

إنترناشيونال



مجلة اقتصادية دولية دورية يوليوية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

• شركات الحاويات خصخصة أم عمقمة؟

• نظرة إلى العالميه في البحر

• ماذا تعرف عن حوكمة الشركات؟

• برنامج الخصخصة المصري

• خروجهم عنق الزجاجة أم دخولهم في دوامة جديدة؟

• تاريخ التدوير

• المبادرة الأوروبية لتكنولوجيا المعلومات

• Some Impacts Related to a New port Construction.



Royal Logistics

للخدمات اللوجستية

رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيزي المستورد ... عزيزي المصدّر

إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي

... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فخير الشئ الدولي يتعدون

رويال للخدمات اللوجستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرّب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمثلة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخلص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً للقلق

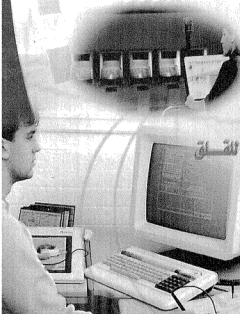
مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٤١٩٩٤٤ - ٢٤١٨٤٤٣٣ - ٢٤١٨٤٤٣٣ - ٢٠٢ - فاكس: ٢٤١٨٤٤٣٣ - ٢٤١٨٤٤٣٣

مكتب الاسكندرية: ١٠ ش التحف الروماني - المسلة - الدور الثاني
ت: ٤٢٨٢٩٥١ - ٤٢٨٢٩٥٢ - ٢٠٢ - فاكس: ٤٢٨٢٩٥٢ - ٤٢٨٢٩٥٢

مكتب ميناء السخنة العين السخنة - السويس
ت: ٣٧١٠٢٩٦ - ٣٧١٠٢٩٦ - ٢٠٢ - فاكس: ٣٧١٠٢٩٦ - ٣٧١٠٢٩٦

مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٣٣٥٢٩٤١ - ٣٣٥٢٩٤١ - ٢٠٢ - فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣ - ٣٣٥٢٩٤٣

مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٣٦٧١٦٨ - ٣٦٧١٦٨ - ٢٠٢ - فاكس: ٣٦٧٠٧٢ - ٣٦٧٠٧٢



أزمة دارفور... إلى أين؟



أصدر مجلس الأمن قراره رقم 1769 الذي يقضي بإرسال قوات مشتركة من الأمم المتحدة وإتحاد الأفريقي إلى دارفور، وذلك تحت الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة التي تم إقراره بعد تعذيب أكثر من مرة وإتقيت إلى إجماع أعضاء المجلس، وقد أعتبرت الحكومة السودانية هذا القرار إنتصاراً لها باعتبارها قاعدة للتعاون بينها وبين الأمم المتحدة وإتحاد الأفريقي إلا أن هناك من يتوقع عدم إمكان حل مشكلته دارفور عند وصول هذه القوات المشتركة إلى السودان ويعزى ذلك إلى توجهات الحكومة السودانية في تكوينها بجانب صعوبة مشاركة بعض الدول في هذه القوات هذا في الوقت الذي عقدت فيه إجتماعات بمدينة أروشا ببنزانيا تم خلالها الإتفاق بين بعض الفصائل المسلحة بدارفور على موقف مشترك للتفاوض من المتوقع أن يعقبه خطوات أخرى لتوحيد مواقف باقي الفصائل وإلها الغرض فقد إجتمعت بعض الحركات المسلحة في مدينة وروبيك بجانب السودان تحت رعاية الحركة الشعبية.

لقد أهتمت معظم دول العالم بالأوضاع المتدهورة في دارفور مما أدى إلى تعطيل الكثير من تعهدات المانحين للجانب بسبب كثرة المخاطر التي يتعرض لها السودان في الوقت الحالي.

ولما كانت الحركة الشعبية في السودان تعتبر شريكا للمؤتمر الوطني في الحكم وجزء من الحكومة البويدة الوطنية وتربية الصلة بالحركات المسلحة في دارفور إلا أن موقفها سيكون صعباً ومربحاً كما أن التفاوض بين الحكومة السودانية وحركات دارفور المسلحة سيكون شبه مستحيل بسبب مطالبة هذه الحركات بنصبها في السلطة والثروة بما يوازي نسبة عدد السكان الملقين بفخمس سكان السودان، بجانب رغبتهم في جعل الولايات الثلاث إقليمياً واحداً وإختيار نائب الرئيس من دارفور مثلاً، على دفع تعويضات لعودة اللاجئين والنازحين إلى مناطقهم ولذا فإن المؤتمر الوطني الحاكم يرى أن هذه المطالبات تعتبر خرقاً لإتفاق نفاشا للسلام في الجنوب، لقد بحث مجلس السلام والأمن الأفريقي أخيراً في أدبيس أبابا تطورات العملية السلمية في دارفور، حيث صرح السفير اكرى بونا مولال نائب رئيس بعثة السودان بإتحاد الأفريقي بأن المجلس إستمع لتقرير قدمه مبعوث إتحاد الأفريقي لدارفور الدكتور سالم أحمد سالم إستعرض فيه نتائج إجتماعات وأرفض أبجها كما أن السفير محي الدين سالم مندوب السودان لدى إتحاد الأفريقي قدم تقريراً آخر حول تطورات العملية السياسية في دارفور والحراك السياسي الذي يشهده الإقليم والزيارة التي قام بها رئيس السودان عمر حسن البشير إليه أخيراً فضلاً عن المصالحات القبلية الجارية هناك لربط التسبيح الاجتماعي

وفي النهاية رد رئيس مفوضية الإتحاد الأفريقي ألفا عمر كوناري على تصريحات أمريكية وأوروبية بأن الدول الأفريقية ليس لديها العدد الملائم من الجنود لتشكيل قوة فعالة وأعلن أنه ليس هناك ضرورة لنشر قوات غير أفريقية لحفظ السلام في إقليم دارفور بغربي السودان خاصة بعدما تعهدت الدول الأفريقية بتقديم القوات اللازمة لأداء هذه المهمة في الإقليم وأن هناك مؤتمر دولي حول دارفور سيقود بنيويورك خلال شهر سبتمبر الجاري سيكون نسخة ثانية من الإجتماع الدولي الذي عقد في أدبيس أبابا في نوفمبر الماضي تحت رعاية الإتحاد الأفريقي والأمم المتحدة وأكد كوناري على أن الإتحاد الأفريقي لن يسمح بتفويض أحد لقيادة قوات دارفور أو وضعها تحت وصاية الغير خاصة بعد تطوير العلاقات بين السودان وتشاد والتي تعتبر عنصر مهم في نجاح عملية الإتحاد الأفريقي في دارفور وعلى الجانب الآخر فقد أكدت مصادر دبلوماسية بالأمم المتحدة قيام بان كي مون الأمين العام للأمم المتحدة بزيارة السودان خلال النصف الأول من سبتمبر الجاري حتى يقوم شخصياً بتابعة مفاوضات السلام التي يجري الإعداد لها بين الحكومة السودانية وزعماء المتمردين في دارفور، مؤكداً أن المفاوضات ستتم كل التجمعات الإقليمية والجماعات المتمردين دون إستثناء.

إن القرار الدولي لمجلس الأمن سوف لا يكون حلاً نهائياً لمشكلة دارفور، لأنه إذا تم التوصل إلى اتفاق سلام غير شامل أو عادل يُمَاركة المجتمع الدولي فإن العواقب ستكون وخيمة على وحده وسلام السودان كله وليس دارفور وحدها، لذا فإن الأمر يستلزم العمل بجديته من أجل تضميد جراح السودان على أساس سليم ليصبح وطناً موحداً وتنتهي أزمة دارفور.

عاصم السيد أحمد

BOOTH ALEXANDRIA
مكتبة الإسكندرية

دوريات إلكترونية

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR UK 57074 Camden town



رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صالح الدين النشائي

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المستشار القانوني

محمد محمود بدر

الحامي بالنقص

مشرّف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البتهاوي

المرسلون المحررون

جمهورية مصر العربية

* ريان أحمد بدوي

* السيد عبد الجيد السيد

* شرين جلال منير

* عبد الرحيم مصطفى

* ميادة محمود

* ياسمين عبد المجيد

السعودية - جدة

* مركز الريان محمد عبد الإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (966) (2) - (6533724)

فاكس: (966) (2) - (6533684)

سوريا

* ريان/ رامي تحوف

محمول

فاكس

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: +1 4167250912

القاهرة +2-0122586455

إسكندرية +2-034275117

العنوان: 51 شور فيكتور عمانويل - مسحة

الدور الرابع شقة 19 إسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

كلية النقل الدولي واللوجيستيات

تقدم

فرصة تعليمية في تخصص يفتح آفاق المستقبل درجة البكالوريوس في

إدارة لوجيستيات التجارة والنقل الدولي

• تقديم:

أولت الأكاديمية إهتماما خاصا باللوجيستيات باعتبارها أحدث فروع علم إدارة الاعمال منذ عام 1995 حيث قدمت بكالوريوس النقل الدولي واللوجيستيات تحت مظلة كلية النقل البحري والتكنولوجيا، ونتيجة للطلب المتزايد على خريجي القسم في سوق العمل ولتسايرة الاتجاهات العالمية في هذا المجال فقد استحدثت الأكاديمية كلية النقل الدولي واللوجيستيات لتصبح متفرده على مستوى الشرق الأوسط، وبهذا تغدو الأكاديمية مركزا للتميز اللوجيستي.

ويعتبر هذا البكالوريوس أول وأقدم بكالوريوس تمنحه الأكاديمية، وقد تم تطويره مؤخرًا بالتعاون مع جامعة ساوث هامبتون سولت بإنجلترا ليواكب التطورات الحديثة في مجال إدارة النقل الدولي واللوجيستيات، حيث وضعت مقراراته وفقا لأحدث النظم بأوروبا وأمريكا.

وهذا البكالوريوس معترف به من اتحاد الجامعات العربية والاتحاد الدولي للجامعات كما تمت معادلته من المجلس الأعلى للجامعات ببكالوريوس إدارة الأعمال الذي تمنحه كليات التجارة بالجامعات المصرية.

• ماذا تعنى اللوجيستيات؟

تعتبر اللوجيستيات أحدث إنجاء في إدارة الأعمال، واللوجيستيات هي إدارة الأنشطة الداعمة لعمليات الإنتاج بمراحلها المختلفة وتشمل أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتأمين والأصول البكبي والتعليب والتعبئة والتخزين والتصدير والإستيراد وخدمة العملاء والجهد في هذا العلم أن إدارة هذه الأنشطة تدار كأنشطة متكاملة، تحت مظلة نظام معلومات بما يحقق تخفيض تكلفة الإنتاج وتحقيق ميزة تنافسية للمشروع وإرضاء العميل.

وإنساقا مع هذا المفهوم فإن درجة بكالوريوس إدارة لوجيستيات التجارة والنقل الدولي يتضمن أربعة شعب دراسية لتغطية كافة احتياجات سوق العمل لهذه النوعية من الخريجين وهي:

• شعبة إدارة لوجيستيات النقل الدولي

• شعبة إدارة العمليات وسلاسل الإمداد

• إدارة لوجيستيات البترول والغاز الطبيعي

• شعبة إدارة النقل الجوي ووكالات الشحن Freight Forwarding

وتيسيرا على الدارسين فقد تقرر تقديم هذا التخصص في مقر الأكاديمية بالاسكندرية والقاهرة (فرعي الشيراتون والدقي) وجنوب الوادي وفرع الأكاديمية

باللاذقية بسوريا. كما يقبل القسم الطالبات جنبا إلى جنب الطلبة، كما يقبل خريجي الثانية العامة بقسميها العلمي والأدبي، وتطرح هذه الدراسة في مسارين باللغتين العربية والإنجليزية.

• فرص العمل للخريجين:

ترجع أهمية الدراسات اللوجيستي إلى إتجاه الإقتصاد العالمى نحو عولة الإنتاج والإستثمار مع ما يتطلبه ذلك من تحرير السلع والخدمات على نحو أدى إلى اعتبار النقل الدولي واللوجيستيات الدعامية الأساسية للتجارة الدولية المعاصرة.

وبالتالى فهذه الدراسة يوصفها الأولى من نوعها على مستوى الشرق الأوسط وأفريقيا تهتم بالحاصلين عليها الحصول على فرص متميزة بالشركات الاستثمارية والاجنبية وفروع الشركات متعددة الجنسية وذلك في مجالات التجارة الداخلية والخارجية والصناعة والبنوك وشركات التأمين وشركات البترول والغاز الطبيعي كما تهتم خريجها للعمل بالادارات المتبصرة مثل ادارات اللوجيستيات وسلاسل الامداد والتصدير والاستيراد بكافة الشركات الصناعية والخدمية والتجارية.

كما تهتم الطلاب للعمل بكافة شركات النقل المخطفه (البري، البحري، الجوي، النهري) والموانئ والمخازن وشركات الحاويات ووكالات الشحن.



والحصول على درجة البكالوريوس في النقل الدولي
واللوجيستيات من تلك الجامعات، على سبيل
المثال:

وقد أوضحت الدراسات التطبيقية التي اجرت مؤخرًا
بالاتحاد المتحدة أن المؤهلين في مجالات اللوجيستيات
يستطيعون سوق العمل قبل غيرهم كما يتقاضون أعلى معدلات



الاجور وينطبق هذا الوضع على السوق المصري والعربي

كما يجدر التنسيق مع جمعية خبراء النقل واللوجيستيات في المملكة
المتحدة، ليتتمتع الحاصل على هذا البكالوريوس بدرجة الزمالة في هذه
الجمعية حيث أن المواد المؤهلة للزمالة سيتم دراستها في البكالوريوس
الامر الذي يتيح فرص عمل متميزة للخريجين بالشركات الدولية والوطنية
العامة داخل وخارج مصر.

كما تهتم الدراسة بتزويد الطالب بالمهارات اللازمة لسوق العمل حيث
تؤكد على تعليم اللغة الانجليزية والحاسب الالى وصقل المهارات
الشخصية. وعليه تقوم الكلية بتسليم كل الطلاب Tablet عند
إلتحاقهم بالدراسة ويتم استخدامه في كافة المقررات.
كما تتفرد الكلية بتقديم مقررات متخصصة في إدارة اللوجيستيات
وإدارة سلاسل الإمداد، بالإضافة إلى مقررات اقتصاديات النقل وإدارة
الخطر والتأمين وإدارة مناوله البضائع وإدارة تشغيل الموانئ وإدارة
النقل متعدد الوسائط وإدارة التصدير والاستيراد بهدف دعم قدرات
الطلاب بما يحسن مركزهم التنافسي في سوق العمل.

كما تشمل الدراسة ايضا تطبيقات عملية وزيارات ميدانية إلى الموانئ
والشركات الكبرى التي يتصل نشاطها بالنقل الدولي واللوجيستيات.

كما توفر الكلية فرصا لتدريب طلابها في مختلف القطاعات اثناء الفصل
الصيفي، كما تدعو التخصصين من مسئولى الشركات والهيئات المتخصصة في
اللوجيستيات للمشاركة في التطبيقات العملية.

• فرصة استكمال الدراسة بالجامعات العالمية

يسمح الطالب الذي أنهى الدراسة بالسنه الثالثه بالكلية، تكمله السنه الأخيرة
(الرابعة) بالعديد من الجامعات الأمريكية والاروروبية والكورية واليابانية.

كما يمكن لخريجي الكلية الالتحاق بالدراسات العليا بالأكاديمية والجامعات
المصرية والدولية للحصول على دبلومات الدراسات العليا ودرجات الماجستير
والدكتوراه في نفس المجال.

• عضوية نقابة التجارين لطلاب الكلية

يحصل خريجو كلية النقل الدولي واللوجيستيات على عضوية نقابة التجارين شعبة
إدارة الأعمال، مما يفتح آفاقا لفرص العمل للخريجين بالإضافة الى تمتعهم
بالخدمات والمزايا التي تقدمها النقابة.

لمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بـ:

• جنوب الوادى - مقرأسوان:

تليفون: 2332845 (2097) /+ 2332841 (2097) +

فاكس: 2332842 (2097) +

• فرع اللاذقية - الجمهورية العربية السورية:

تلفنكس: 9455733 (963) +

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
كلية النقل الدولي واللوجيستيات

• القاهرة - مقر الشيراتون:

2033 الحرية، هليوبوليس، مصر الجديدة، القاهرة

تلفنكس: 22687403 (202) +

بريد الكترونى: mohamed55o@hotmail.com

• القاهرة - مقر الدقى:

23 شارع السبكي، الدقى

تلفنكس: 22687403 (202) +

• الاسكندرية - مقر اربى قير:

ابوقير، الاسكندرية، صندوق بريد 1029

تليفون: 5611816 (203) +

فاكس: 5623362 (203) +

بريد الكترونى: logistics@aast.edu

تهنئة قلبية

وتنتهز أسرة تحرير المجلة هذه الفرصة لى تبث بآرق
تهانينا للسند الأستاذ الدكتور محمد على إبراهيم بمناسبة
توليه عمادة كلية النقل الدولي واللوجيستيات وهذا
هو أفضل إختيار لشغل هذا المنصب.

والتمنيات القلبية بالإنزهار والتقدم
والنجاح بصفتك دائمه.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
sc**
EGYPT



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008

In Infrastructure

The responsibility of the operating company can then be covered by shareholder guarantees or a bond system.

In any case, the concessionaire should have the resources to manage this endogenous operating risk, and it is therefore logical that it be allocated to the concessionaire in full.

Procurement risks.

Procurement risks arise due to the potential non-availability of critical goods and services and unforeseen increases in the cost of external resources necessary for the project. This is significant for port projects since they often depend on public monopolies to supply critical services, for example for the supply of water and electricity.

Two approaches can help the operator to reduce or eliminate this risk. The operator can choose to produce the critical resource himself. For example, the installation of a dedicated generator in a refrigerated container park or refrigerated warehouse makes it possible to reduce the cost of the resource in some cases and limit the risk of power cuts

(which, in addition to simple interruption of the service, can cause damage to the merchandise). This solution often requires specific authorization from the local authorities. Furthermore, providing such goods and services oneself may not always be possible, or financially feasible for the operator.

Alternatively, the operator can sign a long-term purchase contract with the producer of the resource. This makes it possible to set the purchase cost using a pre-determined price escalation formula, and to limit the risk of a unilateral price adjustments or restrictions on supply. Further, the contract may include a clause to indemnify of the operator against losses incurred in the event of interrupted supply of a critical resource. This is referred to as a "put or pay" contract.

The concessionaire may require the assistance of the concessioning authority or the government to be able to conclude a "put or pay" contract with the public monopolies concerned. This usually can be justified in cases where the project has a substantial public service dimension.

Where the procurement of imported supplies is concerned, the procurement risk can stem from customs-related problems; thus, it becomes a component of the country risk. In such cases, the concessioning authority may reasonably bear a portion of the risk.

Financial risks

The operator bears all risks associated with raising the shareholders' equity or obtaining loans required for funding the project. Likewise, he carries all risks associated with formation of the project company (the Special Purpose Company or SPC). Contractual documents define the relationships among the various private players involved in the project (e.g., the shareholders' pact and loan agreement). Apart from raising the initial tranche of shareholders' equity and loans, the establishment of standby credit loans should also be considered, as this makes possible to fund any excess costs with which the project company may be confronted.

Likewise, the interest rate fluctuation risk is carried exclusively by the operator. This risk arises when loans used to fund the project are based on floating rates (e.g., Euribor plus margin). An increase in the reference rate consequently increases the amount of interest to be paid, and hence the project costs. This risk can be hedged by means of appropriate financial instruments (e.g., rate caps, ceilings on variable rates, rate swaps).

Where projects are built or operated with the aid of subsidies, there is the risk that the government will fail to make good on its subsidy payments. This risk is relatively small where investment subsidies are concerned, as the construction phase covers a relatively short period. However, international agreements (e.g., the Marrakech Accords) or the dictates of internal law can still intervene to prevent the payment of subsidies.

Social risk.

The social risk arises when operators may have to restructure its workforce and bear the cost of severance payments, retraining, etc. The risks of general strikes or civil disturbances in the host country are frequently classified as cases of force majeure (see country risk), which means that they are often only partially covered by

the protections afforded in the contract. Additional insurance can be obtained to cover residual social risks.

Commercial or Traffic Risk

Commercial risks arise from potential shortfalls in projected traffic and from pricing constraints. Traffic and pricing risks are significant in port reform projects due to the high degree of uncertainty associated with medium- or long-term projections of port activity. These risks are affected by the operator's pricing decisions and by any price regulation imposed by government.

The nature of the partnership between the operator and the Port Authority leads, in practically every case, to sharing of traffic risk, both in terms of responsibility and consequences. The terms of the concession agreement effectively allocate these risks between the two parties. However, even though they are partners in port reform, there is a natural tension between the Port Authority as a custodian of the public interest and the operator as a profit maximizing business.

(c) Regulatory Risks

This relationship between the concessionaire and the Port Authority or other government agencies is important in defining the "rules of the game" for the concessionaire and, hence, his risks.

The concessionaire generally desires to limit the scope of the "vertical partnerships" with the Port Authority, taking the view that his activity should be regulated predominantly by market conditions. Consequently, he seeks greater freedom of action in the management of his project to be in the strongest possible position to manage his risks.

The concessioning authority is concerned with protecting the user, safeguarding the general interest, and avoiding abuse of dominant market positions. The concessioning authority, consequently, seeks to restrict the operator's freedom of action through technical or economic regulatory measures.

The search for a fair balance between regulation imposed by the concessioning authority and the discipline imposed by the market is complex and effectively determines how the commercial risk will be shared (see Module 6 for a detailed discussion economic regulation).

Regulation invariably generates costs. These include costs for the concessioning authority in the form of additional compensation it may have to pay to the concessionaire plus the direct costs of enforcing the regulations through inspections and other measures. Regulation also generates costs for the concessionaire, which bears greater risks and has less freedom of action than it would in the absence of regulation. Thus, he will expect this higher risk level to be rewarded.

The costs or regulation are ultimately borne by the port users or by the taxpayer. Government regulation, therefore, should be kept to the minimum necessary to correct market imperfections and protect the public interest.

The nature and extent of government regulation in connection with port reform are many and varied. Ideally, the concessionaire and the Port Authority or other regulating entity can arrive at a situation acceptable to both parties by adjusting regulation and the guarantees and compensation allowed to achieve equitable sharing of risks. Because situations affecting port reform vary so widely, there is no single set of rules applicable under all circumstances. Instead, this section describes the different regulatory tools available to the Port Authority and identifies how each might affect the distribution of risk.

Regulatory tools. Regulation often takes the form of specifications and performance standards included in the concession contract itself. These might be set by the concessioning authority in detail prior to the initiation of the selection procedure. Or, they might be defined only in broad terms, with the bidders required to provide details in their proposals (e.g., maximum price levels, fee, expected amount of subsidy to be received). In this latter, these elements serve as a means for comparing the submitted bids and then become the performance standards to be applied to the winning bidder. Regulation by the concessioning authority can be classified as either technical or economic.

To Be Continued

Public-Private-Partnership Projects

**(b) Project Risks**

Project risks are those risks associated with the investment in and operation of the resources required for implementation of the project by the operator as set out in the contract between the Concessionaire and the Concessing Authority. The majority of these risks are carried by the Concessionaire, who consequently manages and assumes their consequences. Project risks include:

- Construction risks;
- Operating risks;
- Financial risks; and
- Hand-over risks;
- Procurement risks;
- Social risks.

Construction risks.

Risks associated with the construction of the project involve unforeseen cost increases or delays in completion. A construction delay also translates into increased costs, principally for the operator, in one of several forms:

Penalties the operator may have to pay to the concessioning authority or its customers under its contractual commitments;

- Delays in start-up of the operational phase of the project, causing a loss of earnings; and
 - Increased interim interest charges (interest due during the construction phase, most often capitalized).
- In turn, the principal causes of excess costs or delays are:
- Design errors leading to the underestimation of the cost of equipment or work, or the time required to complete the job;
 - Inadequate assessment of local conditions (terrain in particular), which can necessitate modification of the original technical solution ; and
 - Poor management of the job site, poor co-ordination of the parties involved or the bankruptcy of a supplier or sub-contractor.

These project design and management tasks are under the control of the operator, which justifies the risks associated with them being carried by that party. It is desirable, therefore, for the operator to be associated with the project from the design phase so that he can help shape the project for which he will be responsible. The operator can then conclude a "design and build" type contract with the construction company. If not involved from the outset, the operator must analyze and accept imposed specifications (e.g. basis of design), proposing alternative solutions or refusing certain aspects that he considers unacceptable, but may ultimately have to accept a less than optimal design (for which he will bear the consequences).

Increased costs or delays caused by the government or concessioning authority are considered as country risks (e.g., political, restraint of prices or legal risks) rather than project risks. In particular, this is the case when the functional definition of the project is modified or when, subsequent to signature of the contract, constraints are introduced concerning the choice of technical solutions.

Hedging of excess cost increases and completion delay risks by the operator is generally undertaken simultaneously. A common method of managing these risks is to transfer them to the construction company or equipment supplier. This is effected in a couple of ways. Where the project includes a major construction phase, the financial package generally requires the inclusion of the primary construction company among the project sponsors. The construction risk (and design risk where applicable) is then allocated to the shareholding construction company, enabling the nonconstruction company shareholders to avoid bearing a risk over which they have little or no control. Transfer of the risk to the shareholding construction company is achieved via the construction contract or the design and build contract. From the operator's perspective, then, the objective is to bind the construction company in a lump sum design and build turnkey contract that incorporates a performance guarantee and appropriate penalty clauses. This makes it possible to convert the construction risk of the

project promoter into a credit risk for the construction company.

Careful selection of a technically competent and financially sound construction company makes it possible to reduce both construction and credit risks because of the assumed capacity of the construction company to honor its contractual, technical and financial commitments.

It should also be noted that the sponsors of the project (future shareholders) and lenders to the project do not always carry the construction risk in the same way. The lenders will often call on the sponsors for a credit guarantee covering the construction phase, since the lender is protected by limited recourse for the operating period.

Hand-over risks. Hand-over risks arise when the operator takes over the management of existing infrastructure and facilities, undertakes operation and maintenance, and in some cases first has to undertake rehabilitation work. The general rule is that the operator takes over the existing facilities at his own risk and peril. The operator is authorized to carry out prior inspection of the facilities, to assess their condition and estimate the rehabilitation and maintenance costs to which he will be exposed.

Even with the ability to inspect facilities, it is desirable to include a clause in the concession contract to safeguard the concessionaire against recourse relating to events and conditions existing prior to the contract, thereby exempting the operator from resulting liabilities.

Operating risks

The concessionaire operates the facilities necessary to meet his contractual obligations at his cost, risk and peril. Consequently, operating risk is allocated entirely to the operator.

Operating risk principally comprises:

- Non-performance risk, which can lead to payment of penalties to the concessioning authority and adversely affect commercial operations (e.g., cause traffic levels to fall below expectations) and result in financial losses;
- Risk of operating cost overruns stemming from underestimating operating costs in the bid proposal (e.g., omitting a cost category or making a defective calculation) or inefficient management of the project by the operator; and
- Risk of loss of revenue not associated with a drop in traffic level; e.g., as a result of the non-collection of revenue, fraud or theft in a case where the operator has not complied with the procedures demanded by the insurers, and claims by customers or frontage residents.

Non-performance risks can be minimized by selecting an operator with recognized experience in port and terminal management. Cost overrun and loss of revenue risks can be transferred to the operator through use of a fixed-price contract between the master concessionaire and operator (which may provide for escalation by application of an indexing formula), with the possible inclusion of a variable component designed to reward better-than-expected commercial performance. Concessionaires and Port Authorities should avoid cost-plus-fee type contracts with operators, since they do not transfer any of risks.

Like the project construction company, the operator may become one of the project sponsors. This then makes it possible to associate the operator at the outset with the definition of the operating system and its cost, thus making the operator fully responsible for the aspects of the project for which he will subsequently carry the risks.

Such measures, however, do not eliminate the operating risk completely. The responsibility of the operator is necessarily capped. Furthermore, this approach in fact converts the operating risk into a credit risk for the operating company. The latter generally has limited initial capital, which will not exceed its working capital requirement, as it has no investment expenses.



تحويل خط الغاز العربي

تم الاتفاق بين كل من مصر وسوريا والأردن وإثبات على تحويل خط الغاز العربي إلى شبكة عربية لنقل الغاز وربطها بالشبكة الأوروبية، بجانب دراسة إمكان الاستفادة من دول أخرى منتجة للغاز لضخ عبر هذه الشبكة لزيادة العائد الاقتصادي لدول المشاركة. وقد صرح المهندس سامح فهمي وزير البترول بأنه تم الاتفاق على تشكيل مجموعة عمل مشتركة لدراسة إستخدام هذه الشبكة في صورة عكسية للتبادل بين الدول المشاركة بما يسمح بزيادة في الروعة في تصدير الغاز واستيراده بين الدول المشاركة.



الطريق المزدوج الغربي

يفتح الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء الشهر الجاري المرحلتين الأولى والثانية من الطريق المزدوج الغربي الذي يبدأ من محافظة الجيزة حتى محافظة أسيوط بطول 270 كيلو متراً، ويتم افتتاح المرحلة الأخيرة التي تبلغ 90 كيلو متراً في ديسمبر القادم.

الهيئة العامة للنقل النهري

الجهة المسؤولة عن تطوير النقل النهري

- رفع كفاءة الأطقم الملاحية من خلال التدريب اللازم للحصول على التراخيص الملاحية.
رابعا: البنية التشريعية:
- إصدار التشريعات اللازمة لتشجيع الإستثمار في النقل النهري في مجال المواثيق النهرية وبناء الوحدات النهرية والصناعات المكملة لضمان تقديم كافة التسهيلات للإستثمار والمستثمرين.
هذا ويوجد لدى الهيئة العديد من الدراسات الفنية والإقتصادية في مجال تطوير النقل النهري.
والهيئة تصدر مرقع طرق تصالح للإستخدام كموثبات نظرية لنقل البضائع والحاويات وهي: ميناء - النهضة - إمتداد ميناء - النهضة - ميناء - التين - ميناء - قنا - ميناء - أسوان
لترجى على المستثمرين وذلك إستخدامها كميناء للشحن والتفريغ - نظير مقابل يتفق عليه أن يقع المستثمرين لإنشاء وتجهيز الميناء بالمعدات والمعدات والأثاث ومساحات التخزين اللازمة - كذلك يمكن للمستثمرين الإستثمار في مجال إنشاء الوحدات النهرية وإنشاء الصناعات المكملة لها والورش الخاصة بها.

أكد السيد المهندس كرم أبو الخير رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل النهري في الجهة المسؤولة عن تطوير النقل النهري لزيادة مساهمته في منظمة النقل بما يخدم تنمية الإقتصاد القومى على أسس فنية وإقتصادية سليمة.
والمى سبيل ذلك أعدت الهيئة خطة لتطوير تركزت على أربعة محاور:
أولاً: البنية الأساسية وتشمل:
- تطوير الطرق الملاحية من أعمال التطهيرات اللازمة وأعمال تكمية وحماية الجسور وتركيب المساحات الملاحية من أبراج وضمانات عامة وكشافات إنارة.
- إنشاء الأروسة الملاحية والكباري والتجربة.
- ربط المواثيق النهرية والطرق الملاحية بالمواثيق البحرية.
- توفير المواثيق النهرية المجهزة لإستقبال وتداول البضائع والحاويات.
ثانياً: البنية التشغيلية وتشمل:
- توفير وتطوير وتحديث وحدات نقل البضائع.
- إكساح نظام الحاويات بالنقل النهري.
ثالثاً: البنية التدريبية وتشمل:
- تطوير التدريب بالمعهد الإقليمى للنقل النهري التابع للهيئة بما يتناسب مع مستجدات العصر.

مراجعة الحجز آليا

صرح مارتن مسكر مدير عام العائد والتسعير بمصر للطيران بأنه تقرر تطبيق مراجعة الحجز على طائرات مصر للطيران آليا ما فيها الوقت النهائي المخصص لاصدار التذكرة بعد حجزها ودفع قيمتها طبقا للوائح السعوية المحددة على الطائرة الواحدة بدون تدخل العنصر البشرى ، وبذا أصبحت كل خطوات إصدار التذكرة تطبق بشكل آلى ، كما أنه أصبح متاحاً للعميل القيام باختيار مقعدة الذى يريده ، وهذا قد شهدت نسب الإحتلاء على طائرات مصر للطيران نحواً متزايداً بين 95% و 10% منذ نوفمبر الماضى وحتى أغسطس 2007.

أخبار من فوق السحاب



طائرات جديدة بالتمويل الذاتى

تم التعاقد على صفقة جديدة من طائرات البوينغ العملاقة "طراز 777" حاملة 360 راكب بعيدة المدى، وقد صرح الطيار شريف جابر رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأن التعاقد شمل 6 طائرات بقيمة 2 مليار دولار عن طريق الإيجار التملكى بغرض الشراء، ومن المتوقع وصول الطائرات إعتباراً من نهاية 2009 وحتى 2010 ليتم تشغيلها على الشرق الأقصى والولايات المتحدة الأمريكية، ويتم تمويل هذه الصفقة لأول مرة عن طريق التمويل الذاتى بعد ما نجحت الشركة القابضة لمصر للطيران في زيادة الربحية في ميزانية 2006/ 2007 لتصل إلى 65 مليون عن الميزانية من خلال التشغيل الأمثل للطائرات.

حركة الركاب فاقت العالمية

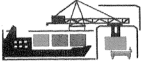
وصلت معدلات النمو في حركة الركاب ببطار القاهرة العام الماضى إلى 5.6% حيث فاقت النسبة العالمية المتعارف عليها والتي تصل إلى 3.5% ، وقد صرح اللواء فتحي فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة بأن حجم الركاب وصل إلى 10.8 ملايين راكب ، ويؤيد هذا الرقم عن الطاقة الإستيعابية المحددة للمطار بحوالى مليون راكب ، ولذا فقد تم تشكيل لجنة برئاسة فتح الله تضم ممثلين من العمليات والهندسة والقطار التجارى مع الخبراء الآن بأن ببطار القاهرة لتنفيذ الإستراتيجية الجديدة للإستغلال الأمثل لمينائى المطار .

نظام أماديوس لإجراءات السفر

أطلقت أماديوس المزيرو الرائد عالمياً للطلول التقنية في قطاع السياحة والسفر أحدث إصدار من نظام أماديوس لإدارة إجراءات السفر الإلكترونية، ويتسم الإصدار الجديد بغزبهته التى تلبي الإحتياجات الفردية للمسافرين، وتسهل لهم حجز الرحلات والوصول إلى مجموعة كبيرة من الخدمات منها ما يتعلق بالمطاعم وخدمات الشيرات.

مميزات جديدة لطيران الإمارات

تشهد حركة السفر إلى دبي نمواً ملحوظاً بعدما أعلنت شركة طيران الإمارات عن تقديم مميزات جديدة للمسافرين المصريين على طائراتها خاصة ركاب الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال، وقد أشار خادمو الركاب الذين يدير الإقليمى لطيران الإمارات في مصر إلى توفير الشركة إقامة مجانية فى أحد فنادق دبي مصحوبة برصيد مالى أو رحلات ترفيهية للمسافرين.



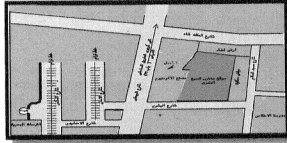
وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للتجارة البحرية والبحري
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

المستودع البشري

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (الترينيتك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريف متميزة ومنافسة.

نرحب بتهنئتنا لمقر المستودع للتعرض على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع القبارى - الإسكندرية - تليفون: ٣/٤٤٥١١١٥

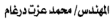
لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

فاكس: ٣/٤٨٩٢٢٤

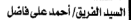
هاتف: ٥٤٥٦٦ A.C.H. UN

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com



بناء وإصلاح سفن - مقاولون مشروعات بحرية وبرية وخدمات بحرية بترولية



تم تأسيس شركة إيكو لخدمات التبريد "شركة ذات مسؤولية محدودة" للعمل بنظام المناطق الحرة مشاركة بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة دتشر ديريديجس بي في الهولندي وأسندت إليها عقد صيانة المجرى الملاحى وميناء تصدير الغاز للشركة المصرية لتسييل الغاز بأكبر لمدة ثمان سنوات .

- تم موافقة السيد الفريق رئيس الهيئة على تأسيس نشاط مشترك بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة القناة للرباط وأنوار السفن لشراء سفينة خدمة وصيانة حقول البترول والغاز البحري وستقوم شركة التمساح لبناء السفن بإدارة وتشغيل وصيانة السفينة والتي وجارى شراؤها .
- تقوم شركة التمساح لبناء السفن بإدارة وتشغيل وصيانة السفينة TMS-1 المملوك بالمناصفة مع شركة SEABULK الامريكه وتعمل حاليا بشركة بترويل منذ 27 عاما .
- تقوم الشركة بتنفيذ أعمال تتجاوز 50 مليون جنيه فى مجال الخدمات البحرية لشركات البترول والغاز مثل شركة بترويل خليج السويس (جايكو) - شركة بترويل بلاعيم (بترويل) - شركة السويس للزيت (سوكو) - شركة أمابنكو (الامل) - شركة بترويل الصحراء الغربية (ويكو) - شركة الشرقية للزيت (زيتكو) وشركة أبو قير للاسمدة والصناعات الكيماوية عن طريق تأجير الورش العامة وسفن الخدمة والصيانة البحرية وإنشآت رباط الناقلات وتنفيذ أعمال الغوص والصيانة تحت مائية للمنشآت البحرية المختلفة وأعمال التركيب .
- قامت الشركة بتركيب وصيانة مرسى شركة الناسجون للبتروكيماويات بمنطقة السخنة لاستقبال ناقلات البرويلين
- جارى تنفيذ أعمال إصلاح خط الشحن الخاص بميناء سيدى كيرير لصالح شركة " سوميد " بعد أن فازت الشركة بمناقصة عالية لتنفيذ أعمال الإصلاح بقيمة 4 مليون دولار .
- تم التعاقد مع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية عن طريق هيئة قناة السويس لصيانة المساعدات الملاحية والعائمات بخليج العقبة والسويس .
- تم أنتشال الكراك " الخطاب " بالتعاون مع إدارة الانقاذ بهيئة قناة السويس .
- نجحت الشركة فى التعاقد مع القوة متعددة الجنسيات لرفع وأصلاح سفنها على قرق الشركة فى الاسماعيليه بدلا من الذهاب الى ميناء حيفا الاسرائيلى .
- تم بناء وتوريد عدد/2 قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن بالإضافة الى لنش ارشاد فى العام الحالى 2007 لصالح هيئة ميناء دمياط وقد حققت القاطرات قوة الشد والسرعة المطلوبه
- جارى بناء عدد/1 قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لصالح هيئة ميناء بورسعيد .
- جارى تصنيع بلم (PLEM) لشمندورة الرباط والتغذية -A-
- 5 قطاع سيدى كيرير لصالح شركة سوميد وستقوم الشركة بأعمال التركيب بقاع البحر .
- جارى عمل اصلاحات لسفن شركة ماريديف وشركة خدمات البترول البحرية PMS وشركة مصر للبترول وهيئة ميناء دمياط وسفن وحدات هيئة قناة السويس بجميع أنواعها .
- جارى صيانة شمندورات الشحن والتفريغ لميناء السخنة وميناء سيدى كيرير الخاص بشركة سوميد بترسانتى الشركة بالإسماعيلية وأبو قير .
- توريد وتركيب المرحلة الثانية من خطوط المياه الرئيسيه داخل مدينة بورسعيد قطر 1200 مم
- تطوير محطتى تنقية مياه (باماج بورسعيد - باماج السويس)

إعلان شركة التمساح لبناء السفن

إحدى شركات هيئة قناة السويس
1 شارع الورشة الإسماعيلية

البريد الإلكتروني:
procurementtimsah@timsahshipbuildingoffshore.com

تعلن الشركة عن

رغبتهما فى شراء سفينة خدمة وصيانة بحرية لحقول البترول والغاز (متعددة الأغراض) بحالة جيدة (سنة البناء 1998 وي بعدها) قدرة 6000 - 7000 حصان

وقد تم تصديق يوم 2007/9/3 آخر موعد لقبول العطاءات ويمكن الحصول على كراسة الشروط والمواصفات من مقر الشركة عالية بدون مقابل ويمكن أيضا الحصول عليها بالبريد الإلكتروني.

Announcement
Timsah Shipbuilding Co.
Subsidiary of Suez Canal Authority
1El Warsha St. Ismailia - Egypt

E-mail:

procurementtimsah@timsahshipbuildingoffshore.com
T.S.C desires to open a maintenance / multi purpose Vessel for offshore Services for Oil and Gas fields with good conditions (Built in/or after 1998), of power 6000 - 7000 H.P
Tender due date 3/9/2007 Tender documents available for collection from the above address free charge.
Also can asked E-mail

- قامت الشركة بتطوير وحداتها البحرية لتواكب متطلبات شركة البترول والغاز العالمية بعد أن حصلت على شهادات التوافق للعمل معهم طبقا لأحدث نظم التشغيل والصيانة .
- تقوم الشركة بتدريب ورفع كفاءة أطقم الوحدات بالشركة بمعهد تدريب الموانئ والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية والإكاديمية البحرية وكذلك تدريب ورفع كفاءة العاملين بقطاعات الشركة المختلفة .
- تقوم الشركة ببيكة أجهزة الحاسبات الآليه من خلال منظومة شبكة اتصالات بالإضافة الى تحديث وتطوير برامج متكامله للمخازن والصناعات وشئون العاملين والأجور والعمليات فى كافة القطاعات والإدارات والأقسام .



**MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT**



ISPS

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- **Terminal area:** 435000m²
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
7 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.

- **Inland terminal area:** 50000m²
- **Terminal capacity:** 6000 TEU
- **LCL store** 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com **E-MAIL:** info@pscchc.com

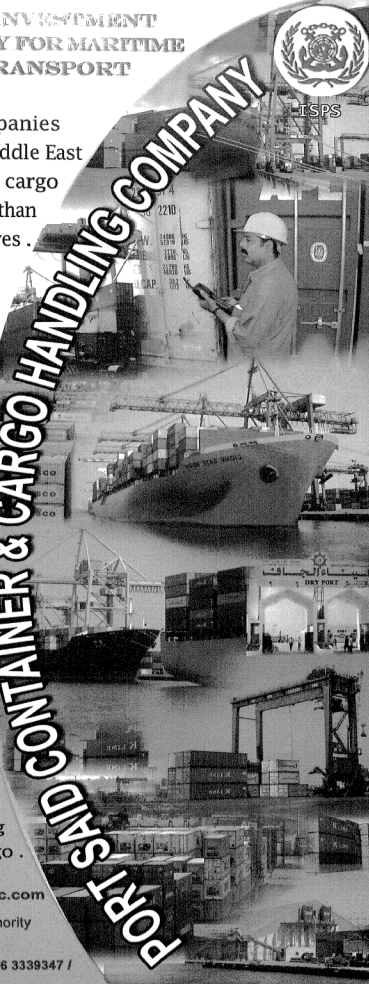
Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY





شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع تواصل مسيرة الانجازات

عزفت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع سيمفونية رائعة تناغمت أوتارها لربط الخبرة والإدارة مع الإدارة لتحقيق حجم تداول تخطى التوقعات رغم كل الصعاب التي تواجهها ودعمها مسيرة عطاء لا تعرف اليأس لرفع أسم مصر وأسم الشركة في صاف أهم محطات العالم لترتقي من المركز الثمانين عام 2005 إلى الستين عام 2006 ضمن ترتيب محطات الحاويات العالمية.

وكما عرفت وحرر عنها في كثير من المجالات والصفحة المتخصصة بأسم (الصغيرة العملاقة) لصغر حجم الساحات وتعاظم حجم التداول سنه تلو الأخرى.

ولواكية التطور الجارى في مجال المعدات للحفاظ على معدلات الأداء والمتبعة فقد انتهجت الشركة سياسة الأمداد والتحديث لمعدات تداول الحاويات وفي يوليو الحالي تم إمداد أسطول المعدات بخمسة جرارات موانئ بالمقطرة بكلفة إستشارته تقدر 3921000 جنيه لتصبح قوة الجرارات بالحطه 52 جرار موانئ.

وتقليص زمن دوران الحاوية داخل الحطه والحفاظ على معدلات الأداء المتميزة فقد تعاقدت الشركة على توريد عدد 2 ونش رصيف عملاق على أحدث طراز على Super Panamax عدد 2 ونش ساحة عملاق (ترانستينر) بكلفة إستشارته 92 مليون جنيه سيتم إنجالي في أبريل 2008.

ليصبح إجمالي عدد أوناش الرصيف العملاقة تسعة أوناش رصيف عملاق وعدد عشرة أوناش ساحة عملاق.

وبعد تدعيم الأسفحة والساحات بالأوناش والمعدات لأخدمة تداول الحاويات قامت إدارة الشركة بثانء دراسة دعم الحطه بنظام G.P.S (التتبع عن طريق الأقمار الصناعيه) لتتبع وتحديد أماكن الحاويات بكل دقة والى من شأنه تقليص زمن دوران الحاوية أيضا وسيتم تطبيقه في النظام في النصف الثاني من العام المالي الحالي.

مما لاشك فيه أنه سيتاح للحطه إستيعاب تداول حجم أكبر إثراء البئه في تنفيذ مشروع تطوير الحطه حيث تنبأت إدارة الشركة في يناير 2004 بتعاظم حجم تداول الحاويات بحطه حاويات الشركة وإحتياطي تخطية الطاقة القصوى لنظرية المخططة لها.

لذا فقد قامت بإجراء دراسة لتطوير حطه حاويات الشركة لتخلص في إمتداد رصيف الحطه بطول 675م، وعرض 16م حتى يتسنى لها إستقبال سفن الجيل الثامن.

مرت هذه الدراسة بعراحل متعددة من الدراسات المشتركة مع هيئة قناة السويس ثم الشركة القابضة للنقل البحري والى ثم وزارة الإستثمار وتوجت بموافقة السيد/وزير الإستثمار في 14/10/2005 وتم إبشء وزارة النقل التنسيق بين الشركة وهيئة ميناء بورسعيد بشأن وضع أسلوب تنفيذ المشروع.

بتاريخ 2005/7/25 تمت موافقة السيد/وزير النقل على مشروع تطوير حطه حاويات الشركة خلال حضور سيادته إنعقاد جلسة الجمعية العامة للشركة القابضة للنقل البحري والى بدأت التبريع وأفاد سيادته أنه سيتم موافاته بأسلوب التنفيذ خلال شهر من تاريخه حتى يتسنى له إصدار القرار في هذا الصدد.

تجهد موقف مشروع التطوير طوال الفترة من 2005/7/25 وحتى ثوبى السيد اللواء بحري/شربين حسن رئاسة هيئة ميناء بورسعيد حيث قام بتنشيط إجراءات التنسيق مع كل من هيئة قناة السويس وإدارة الشركة والذى أفرز صدور موافقة السيد/وزير النقل على تنفيذ مشروع تطوير حطه حاويات الشركة من خلال إمتداد الرصيف بطول 400م وعرض 16م على أن تخصص 275م الباقية لنشاط البضائع العامة والى استؤلى هيئة ميناء بورسعيد طرحها وتنسيقها.

قامت وزارة النقل بموافقة وزارة الإستثمار بهذه المخططه كذا بصورة من مقترح عند الإمتياز بين الهيئة والشركة والذى حول بدوره إلى الشركة القابضة للنقل البحري والى لإدراسة.

يتربح العاملون بالشركة بلطفه بالغه صدور قرار تنفيذ مشروع تطوير حطه حاويات الشركة على يدين من مروه الإقتصادى للواء وعائده المادى عليهم يدعى سيمفونية رائعة.

المطلة بالمحطة خاصة وأنهم وافقوا على البضائع وألواها النظام من مروه الإقتصادى.

لقد حققت حطه حاويات الشركة حجم تداول لم يحدث من قبل دولياً في ظل محدودية المساحات التخزينية بالميناء.

وتطلع الشركة منذ عام 2000 لتخطي الطاقة القصوى النظرية المخططة لها التي قدرت بـ 800 ألف حاوية مكافئة فبدأت تخطي الطاقة القصوى عام 2004/2003 حيث حققت الشركة حجم تداول قرة 821536 حاوية مكافئة وتواتر الإنجازات حيث حققت العام المالي 2006/2007 حجم تداول فرة 1026023 حاوية مكافئة.

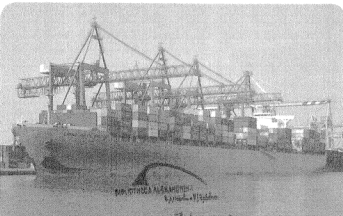
ولا تقف مروحيات العاملين وإحلامهم عند تحقيق المئين فقط بل نائل ونجاحهم وتكاتف من أجل أن تخطى حجم تداول العام الحالي.

وكان آخر جولة تسويقية للسيد اللواء محمد جلال ياسين رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب في الخارج نتاج مشرفه وكان رد الفعل قوى من الجانب الأجنبي ترحيب وأشادة بكفاءة التميز من الخطوط المحلية المتعاقد مع الشركة والى تقوم بدراسة إضاف خدمات جديدة لها حطه حاويات الشركة.

وأثرت الجهود التسويقية لإدارة الشركة مع رؤساء الخطوط المحلية بالخارج عن جذب خدمة جديدة لئلا حطه حاويات الشركة إعتباراً من أكتوبر القادم.

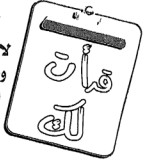
وكان تعامل الشركة مع عملائها بأحدث الطرق الإلكترونية بداية من نداء السفن المحطات من عرض البحر عبر رسائل EDI وتدعيم الخطوط المحلية بموقع الشركة على شبكة المعلومات الإنترنت www.Pscchc.com لدخول العميل على الموقع بأسم الخصص له ولكمه السر لتابعة مسار الحاويات الخاصة به ومعرفة المعدلات وحجم التداول الخاص به فقط أكبر الأثر في استقرار أجهاد الخطوط المحلية ولضمان جميعها بالمحطة.

يتم إستخدام تراز (RDT) لأول مره بالميناء المصرية لإحكام السيطرة على التشغيل فورياً من وإلى طرء السفينة وحتى تسكين الحاوية داخل الساحات ودعم حطه حاويات الشركة بعدد/ 30 جهاز (RDR) كمبيوتر محمول (لاسلكي) المساهمة الفعالة في المتابعة وإحكام السيطرة على كافة مراحل تداول الحاوية بدءاً من ظهر السفينة ونهاية إلى وضعا بالخلية الخصصه لها بالساحات حيث تسجل كافة هذه المعلومات على الحاسب الآلى المركزى للشركة.



نظرة إلى العاملين في البحر

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



لا أحد يختلف على أن العنصر البشري هو أهم العناصر في كفاءة وسلامة صناعة النقل البحري. فالقواعد الدولية والتصميمات الحديثة للسفن ساهموا في إيجاد سفن أفضل ولكن بدون أفضل الناس لتشغيلها فإن المهمة تكون قد تم نصفها فقط فالتقنية الحديثة هي وسيلة فقط أما العاملون في السفن فهم الذين يشغلونها بكفاءة ويجعلونها سالمة لتحقيق الفائدة والربحية.



وتدرس منظمة BIMCO هذا الوضع والإجراءات الواجبة بشأن إصدار تأشيرات دخول الموانئ الأجنبية للعاملين في البحر، وما يلزم هذا من تعديل في بطاقات الهوية للعاملين في البحر وكذا الكود الدولي للسلاسل في السفن والموانئ المعروف بـ ISPCSC وتأثيرات ذلك كله على حياة العاملين في البحر، وما يحتاجه الأمر لتحسين معاملة العاملين في البحر مع الأخذ في الاعتبار متطلبات القوانين الخاصة بسلطات الموانئ الأجنبية وكذا الخطوط الإرشادية للمنظمة البحرية الدولية IMO والمنظمة الدولية للعمال ILO في معاملة العاملين في البحر الذين تقع لسفنتهم حوادث في الموانئ الأجنبية وقد قدمت منظمة BIMCO دراسة عن المعاملة العادلة الواجبة للعاملين في البحر، وخاصة هؤلاء الذين تصل سفنتهم الموانئ الأمريكية، مع تفهم المنظمة ما تقوم به سلطات الموانئ الأمريكية بعد الحوادث الإزهابية هناك وهناك مشاكل أخرى في العلاقات البيئية بين السفن وسلطات الموانئ والتي يعانى منها العاملون في البحر وهى البيروقراطية وعدم تقدير السلطات أن السفن تعتبر مساكن للعاملين فيها كما أنها مكان لعملهم، وعلى ذلك فإن المعاملات والمطالب الغير مقبولة في بعض الموانئ تُفسد تصرفات وسلوكيات العاملين في البحر وتسمى المنظمة إلى تقليل هذه الصعوبات لأن هذه ستؤثر على حياة العاملين في البحر الذين يستحقون أفضل معاملة

ومن الحقائق الغريبة أننا في القرن الـ 21 وسفناً أفضل تصميماً عن سابقتها والعاملون في البحر مؤهلون أكثر للعمل بمهارة، فإن معاملة هؤلاء العاملين في البحر في الموانئ الأجنبية غير مشجعة ومنبطة لهم، ففي عالم ينادى الجميع فيه بحقوق الإنسان، فإن حقوق الإنسان للعاملين في البحر يزداد تجاهلها.

ومالك السفينة في إستراتيجته أن يعمل الكثير لجمع حياة العاملين في سفينته مقبولة وجذابة، يمكنه الإهتمام بأماكن الإقامة المريحة لهم في السفينة وتوفير الغذاء الجيد لهم، كما أن التقنيّة الحديثة قد ساهمت بالكثير لتقريب المسافة بين العاملين في السفينة وبين ذويهم ومن يحبّونهم من أفراد العائلات والأصدقاء.

أما الأحوال الأخرى كالمهاجرات والمعاشات ورحلات الترفيه والإجازات فيمكن أن تكون جاذبة لهم أيضاً، كما يمكن لملك السفينة والقائم بتشغيلها تشجيع العاملين عليها بالتدرّج في الأعمال والتزقي في الرتب، إلى جوار تحسين تقنية العمل على السفينة، وكل ذلك سيجذب أفضل العاملين لأحسن تلك السفن، ويقوى الروابط بينهم وأخيراً يُسهّل عمليات تعبئة أفضل الناس للعمل في البحر والحفاظ عليهم في العمل، لكن مراك السفن والقائمين بتشغيلها لا يمكنهم التأثير في معاملة السلطات في الموانئ الأجنبية للعاملين في السفن.

وهذا أمر يعتبر ذات أهمية ويهدد بعملية جذب أفضل الأفراد للعمل في البحر والإحتفاظ بهم في العمل من الأمور الصعبة.

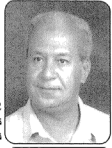
والتمسك والتحصن الزائد بقوانين الهجرة التي تجعل من الصعب على العاملين في البحر الإستمتاع بالأجازات المستحقة لهم في البحر في الموانئ الأجنبية، يعتبر تصرفاً غير لائق من قبل سلطات الموانئ الأجنبية. وهذه القوانين ليس لها داعي لأنها تعامل العاملين في البحر كأنهم نوع من الأعداء الأجانب، وهذا في بعض الأحيان، يجعل العاملين في البحر يتخذون مواقف العداء من سلطات الموانئ الأجنبية. فمعاملة هؤلاء العاملين في البحر على أنهم مجرمون أو إرهابيون يعتبر تحقير لهؤلاء المهنيين الذين يرون أن لهم دوراً في تأمين سفنتهم والموانئ الأجنبية التي تزورها سفنتهم، وفوق ذلك هو معاملة العاملين في البحر الذين يعملون في سفن تقع لها حوادث بحرية، حيث يجنون أنفسهم مجرمين نتيجة الحوادث البحرية التي تقع فيها سفنتهم أثناء اقترابها أو أثناء وجودها في المياه الأجنبية، لأنهم عاملون في البحر أجانب.



قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

الجزء الثاني

بقلم/ سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



ذكرنا في العدد السابق الحقائق التاريخية لقناة السويس وتكلمنا عن المزايا والفوائد التي قدمتها قناة السويس للتجارة العالمية وطرق توسيع تلك التجارة في عصور ما قبل افتتاح قناة السويس وسوف نعرض في هذا العدد الحقائق الجغرافية والفنية عن قناة السويس ودورها في رخاء الإقتصاد العالمي.

2- حقائق جغرافية وفنية .. عن قناة السويس :
قناة السويس .. هذا المبر المائي الإستراتيجي .. الذي يسهم في نمو وإزدهار تدفقات التجارة البندولية .. وحركة الملاحة ما بين القارات والأقطار .. في منطقة تعد من أكثر مناطق العالم إحتواء على البحار والشواطئ والممرات في العالم قاطبة .. لما في ملامحها الجغرافية، وخصائصها الفنية

تجري قناة السويس ما بين مدخلها الشمالي على البحر المتوسط مد بور سعيد .. ومدخلها الجنوبي على خليج السويس، مد مدينة السويس، دون عائق جيولوجي أو تضاريسية أو مناخية .. ويضئ مجراها في ثرية تختلف مكنائنها وخصائصها الجيولوجية من منطقة إلى أخرى اختلافات غير جسيمة.

فليطأت التربة في بور سعيد وما حولها عبارة عن تراكبات رسوبية (سليتي) نتجت عن فيضانات النيل ولندفاع مياه إلى البحر المتوسط من لحيه مياطي ورشيد بما تحته من ملايين الأطنان من الطمي .. وتمتد مركبات هذه التربة جنوباً إلى مدينة القططرة، أسافة نحو 40 كيلو متراً. وإلى جنوب مدينة القططرة تختلف تكوينات التربة حيث تغطى الرمال الناعمة بالكويكات الطميية حتى منطقة كبريت .. ولما يلي ذلك من عند كبريت حتى مدينة السويس تختلف عناصر التربة .. إذ يغلب عليها التماسك، بسبب تخطل العروق الصخرية لها .. بعض هذه العروق من الصخور الرملية البنية، والبعض الآخر من الأحجار الجيرية (الكالسيم).

ويعد الحزام الجغرافي الذي يحيط على مجرى قناة السويس، من أكثر المناطق الجغرافية ملاءمة في مناخه الملائمة .. إذ لا تسقط في هذه المنطقة أمطار غزيرة في أي فترة من فترات العام .. ولا تهب عليها رياح عاتية أو أعاصير، ودرجات الحرارة فيها معتدلة ولا تتفاوت درجاتها تفاوتاً واسعاً ودرجة وضوح الملاحة البحرية عالية في معظم أيام السنة، بحيث لا يحتاج إزدهار الممر إلى القاذي إلى أجهزة إلكترونية دقيقة .. كما تتمتع القناة بطائر إجماعي لا تنتج عن أي مخاطر السفن المبحرة في مجرى القناة.

وتتميز قناة السويس، بأن سطحها المائي 13 مستوى واحد، والفوارق ما بين مستويات المد ليست كبيرة .. إذ يبلغ أعماقها 40 سم في الشمال .. وأعماها 150 سم في الجنوب .. ونظراً لإختلاف الكويكات الطبيعية والصناعية للترية التي يجتازها ممر قناة السويس .. فقد وضعت تكتسيات مخرية وحديدية قوية لحماية ضفاف الجري من الانهيار .. سواء بغسل والتجارات المائية القوية المتولدة من حركة السفن العابرة .. أو بغسل العوامل الأخرى .. على جانبي مجرى قناة السويس فتجد Pollard (شمعات حديدية) موضوعة على مسافات متساوية، كل منها 200 متراً .. لرباط السفن في حالات الطوارئ .. كما توجد علامات إرشادية واضحة، تحديد المسافات الكيلوي مترية .. وهناك علامات الإرشاد (شمسورات) تحدد الطريق للأحي .. منها إشارات ضوئية، ومنها علامات عائكة .. تحدد مجرى الملاحة في القناة أثناء الليل.

وعلى الضفة الغربية للقناة توجد 11 محطة بحرية .. على مسافات متساوية .. كل منها تبلغ 10 كيلو مترات .. تابعة وتأمين حركات السفن، على طول قناة السويس، وتمتد قناة السويس، أسافة طولها نحو 163 كيلو متراً .. من ميناء بورسعيد شمالاً .. إلى بور توفيق جنوباً. ولما وراء هاتين القطعتين، فإن القناة تمتد إلى مدينة شنت 193 كيلو متراً .. من عند مدخل بورغاز بورسعيد الشرقي إلى مدخل بور توفيق.

ويبلغ طول قناة السويس إلى إجمالي طول السواحل المصرية البالغة 2400 كيلو متراً، نحو 967 .. غير أنها تطل أهم قطاع مائي .. ليس في مصر فقط .. بل في العالم برتمه ..

ويبلغ طول القناة من بورسعيد إلى السويس 78.500 كيلو متراً، ومن السويس إلى السويس نحو 83.750 كيلو متراً.

وتبلغ القطعات المرغوبة في القناة 68 كيلو متراً .. بنسبة 42% من طول القناة .. هذه الممرات المرغوبة هي ..

- ترقية بورسعيد وطولها قرابة 26.5 كيلو متراً.
- ترقية التماسك وطولها 5 كيلو متراً.
- ترقية البورغيسمار وطولها قرابة 28 كيلو متراً.
- جميع هذه الترفيعات شقت عام 1980
- ترقية البلاغ وطولها 8.5 كيلو متر .. شقت عام 1955.

- وقد أنشئت هذه الأجزاء المرغوبة، لتمكين السفن من مروية وسرعة السير في قناة السويس وزيادة عدد السفن العابرة ..
- ويرمى مجرى القناة:
- بحيرة التماسك .. الواقعة عند الإسماعيلية ..
- والبحيرات المرة .. الواقعة في منتصف المسافة تقريباً ما بين الإسماعيلية والسويس.
- وتراوح مساحة القطاع المائي للقناة من 3900 إلى 4300 تزايد إلى 4000 - 4500 متراً مربعاً.
- كما يتراوح عرض صفحة القناة من 300 إلى 365 متراً.
- ويبلغ العرض ما بين الشمنورات التي تحدد مسار السفن من 180 - 205.
- ويبلغ أقصى غاطس مسموح به لعبور السفن 56 قدم (نحو 17.11 متراً).
- والسرعة المسموح بها في القناة انقلات البترول الحملة 13 كم / ساعة.
- والسرعة المسموح بها بالنقلات الفارغة والسفن الأخرى 14 كم / ساعة.
- ويتراوح زمن عبور السفن للقناة ما بين 12 إلى 16 ساعة.
- وتصل طاقاة القناة الإستيعابية 76 سفينة.
- وتمر السفن في القناة بنظم القوارب .. وتغير القناة ثلاث قوارب يومياً
- قاطلتان من الشمال .. وقاطلة من الجنوب ..
- تخضع كل قاطلة لنظام محدد من حيث مواقيت دخول القناة .. والسرعات المسموح بها.
- ويتولى مرشد ودية قناة السويس إرشاد السفن من مواقع انتظارها في خليج السويس حتى خارج ميناء بورسعيد إلى البحر المتوسط .. ومن مناطق انتظارها خارج ميناء بورسعيد .. حتى خليج السويس ..
- ولتغيير الخدمات للسفن العابرة .. إقيمت ترسانتان لبناء وإصلاح وصيانة السفن:
- الأولى، في بورسعيد على الضفة الشرقية للقناة .. التي تعتبر أقدم الترسانات في المنطقة العربية
- تتصلع بكيشة الإصلاح والصيانة منذ أكثر من 90 عاماً .. كما تقوم بكيشة بناء السفن منذ 30 عاماً .. مما أكسب عاملها ومهندسيها خبرات عملية واسعة في هذه المجالات.

ومن أنشطتها:

- صيانة وإصلاح الوحدات البحرية المختلفة.
- بناء الوحدات البحرية المختلفة .. كالسفن والقوارب وغيرها.
- الأعمال الهندسية العامة .. وتصنيع قطع الغيار.
- عمليات الانقاذ البحري .. والحام والقطع تحت الماء.

إمكانياتها الفنية:

- بها قنق بلقاء السفن بحمولة سائكة 20 ألف طن .. طوله 150 متراً وعرضه 43 متراً.
- عدد 3 أحواض عائمة تتمدد قدرات رفعها من 5 آلاف إلى 10 آلاف و 25 ألف طن.
- أنشأت عائمة بقدرات حتى 500 طن على الخفاف الرئيسي و1400 طن على أوناش السحب ..
- أرصفة إصلاح بطول إجمالية حوالي 2000 متراً .. إلى جانب ساحات إصلاح مساحتها حوالي 8500 متر مربعاً.
- فريق إنقاذ بحري مزود بأحدث معدات الغطس والإنقاذ وأعمال تحت الماء
- مركز تدريب لتخريج العمالة المتخصصة بطلاقة إجمالية 800 طالب، ومدة الدراسة 4 سنوات.

والترسانة الثانية:

- في السويس .. وشاطئها الرئيسي .. بناء وإصلاح الوحدات البحرية الصغيرة والمتوسطة .. وتصنيع كافة منتجات الفيرجلاس .. وأهمها الوحدات البحرية حتى أطوال 40 متراً.

وإمكانياتها الفنية:

- راقعة قدرتها 2000 طن مزودة بعد (5) سكة لإصلاح والبناء طول السكة الواحدة 70 متراً.
- مصنع لتنتاج الفيرجلاس، من أكبر المصانع في الشرق الأوسط، يقوم بإنتاج الوحدات البحرية حتى طول 40 متراً رفعة 400 طن.
- أنشأت عائمة بقدرة حتى 500 طن على الخفاف الرئيسي .. وممتى 1400 طن على

تابع قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

أوناش السحب..

- فريش مزودة بأحدث المعدات مثل ورش بناء السفن والآلات والكهرباء
- فريق إنقاذ بحري مزود بأحدث المعدات للقتل والإنقاذ وأعمال تحت الماء.

3- قناة السويس .. ودورها في رخاء الاقتصاد العالمي ؛

عقب حفر قناة السويس إكتسبت أوروبا أهمية اقتصادية جديدة .. فالقناة البحرية وضعت أوروبا في بؤرة الأسواق العالمية .. وجلبت لها المواد الخام في أوقات قصيرة مما زاد من وتائر دورات الإنتاج .. ودورات التجارة .. ويعني هذا في المحصلة النهائية .. مزيد من التراكبات الرأس مالية .. وتمتد الثروات ..

- كما لم تعد إفريقيا الشمالية والشرقية محاصرتين في رقافتين مغلقين هما البحر الأحمر، والبحر المتوسط.

- ولم يعد الشرق الأقصى بعيد المثال، كما كان عبر الطرق التجارية القديمة.

- فقد أحدثت القناة ثورة تجارية .. وفتحت مصرا جديدا للاقتصاد الدولي .. بهذا الإنقلاب الهائل في طرق المواصلات ..

- كما أعادت رسم خرائط العالم بكامله .. وترتبت أوضاعه الاقتصادية على أسس حديثة .. وجعلت التجارة العالمية تشهد فتحا جديدا، يقوم فيه النقل البحري، باعتباره أهم وأرخص وسائل نقل التجارة البحرية التي تقدر بنسبة 80% من جملة التجارة الدولية، بتقديم حوافز ومزايا لم تنح من قبل ..

- واستولطت القناة أن تكون حمزة الوصل المؤثرة في إعادة ترتيب العلاقات ما بين البحار والمحيطات .. والقارات، والأقاليم .. والأقطار .. والكتل الجغرافية .. والكتل الاقتصادية.

- ومن المزايا التي ترتبت على استخدام مجرى قناة السويس .. قلة المخاطر التي أدت إلى خفض قيمة التأمين على شحومات ورسائل البضائع .. فقد كانت 2.5% على الرحلات حول رأس الرجاء الصالح .. مبدلت إلى 1% مع المرور في قناة السويس.

- كما كان من نتائج افتتاح القناة، الانخفاض السريع في أسعار بضائع الشرق في أسواق الغرب.

- وقد أدى إفتتاح القناة إلى ثورة في صناعة بناء السفن، حيث أدى إلى استبدال السفن التجارية بالسفن التجارية .. فقبل إفتتاح القناة كانت نسبة السفن الشراعية 85% من جملة الأسطول التجاري العالمي ..

- وقبل إفتتاح القناة كان الفئود التجاري والملاحي الأكبر تستقر في شركتان ملاحياتان أوبريتان كان لهما الفئود الساحق في حوضي البحرين الأحمر والمتوسط .. هما:

- شركة P & O البريطانية.
- وشركة مساجيريه مارينير الفرنسية.

وبعد إفتتاح القناة، سارعت كثير من الدول، إلى إنشاء خطوط ملاحية جديدة، لتصل بفساطها مباشرة دون الاعتماد على خطوط دول أخرى ..

وبماتى تقوم على خدمة المجرى الملاحي ..

فمينا بورسميد، أنشئ ليكون من ميناء لتداول بضائع الأقطرة والترايتزيت في المنطقة ..

وحطة تزيد السفن بحاجتها من الخن والوقود .. ومركزاً لإمداد السفن بالمقنم البحارة .. وترسانة لصيانة وإصلاح السفن.

وميناء الإسماعيلية، أقبل ليكون قاعدة صناعية قنية، وميناء وسطيما ما بين مينائى بورسعيد والسويس ..

وميناء السويس، الذى يعتبر ميناء محورياً على قبة خليج السويس، يتعامل مع تجارة مصر مع دول شرق آسيا والشرق الأقصى، وشرق إفريقيا ومنطقة الخليج، وفيه مجمعاً صناعياً لتكرير البترول، وتقع محطة استقبال ووضع خط أنابيب سويدي إلى الجنوب منه ..

وعلى جانبيه إلتقاء توجد شبكة من الخطوط البرية .. والسكة الحديدية، والمائية، عبر بحيرة المنيا إلى داخل القطر .. والظهير المباشر في مدن الدلتا وسينا، والمعاصر من رمضان ..

هى السيدة الفاضلة/ سميره هانم العلالى



الشهرة برقم ١٩٩
٢ ش على ابن ماهر (يوسف عاده سابقاً)
٤٨٧-٢٢٢ / ٢ / ٢
إسماعيلية

تسلمت الرسالة من بعدها سميره هانم العلالى عام 1973 وكذلك بغض السيدات اللاتى كن على صلة وثيقة بأم البحرية عصمت هانم محسن وعلى رأسهن السيدة

سميرة العلالى وكانت جمعية أم البحرية لرعاية الأسرة في عام 1973. بجهودها العظيمة بالتنسيق مع كبار قادة القوات البحرية وزوجاتهم ولا زالت تلك الجمعية لأن تولى رسالتها الكريمة في المجالات الاجتماعية والأعمال الخيرية ومقر الجمعية 3 شارع أمين ماهر (يوسف عاده سابقاً).

ومن خلال جهل لوطنها مصر الخالدة بذلت أقصى جهودها لخدمة أفراد القوات البحرية وأسرتهم كما أنشأت جمعيات الروتارى بالإسكندرية والمملكة الأردنية الهاشمية وتركزت ورائها جيلاً متميزاً من أبنات العمل الإجتماعى رحم الله الراحلة الكريمة رحمة واسعة.

واسمها الرسمى سميرة محمود خيرى خورشيد كريمة محمود باشا خيرى والأميرة قدرية حسين وحفيدة السلطان حسين كامل والسلطان ملك وفى أم البحرية بعد وفاة عمها السيدة/ عصمت هانم محسن حفيدة أمير البحر حسن باشا الإسكندراني الذى كان قائداً للقوات البحرية المصرية فى عهد محمد على والذى حقق الإنتصارات العديدة فى المعارك البحرية الذى خاضها فى ذلك الوقت ولقد ولدت السيدة سميرة العلالى فى عام 1922 وتوفيت إلى رحمة الله يوم الإثنين الموافق 2007/7/23 عن عمر يناهز 85 عام ولقد عاشت حياتها لغيرها وكبرت جهودها لإبانتها من رجال القوات البحرية ولمصر أن تفخر بأن من سنائها من لهن هذا التاريخ المشرف وهذا العمل المثر وتلك الحياة الرغيدة بإعمالها المجيدة ونأمل أن تكون حياتها وتاريخها نموذجاً لسيدات مصر يقتدين به وأن تكون جهودها سبيلاً لهن يتميز سن خطاهن فما أعظم تلك الجهود البناءة وما أجمل تلك الأعمال الخيرية خصوصاً إذا إتصلت وسارت سنة حسنة ومنذ رحيل أم البحرية عصمت هانم محسن فى أوائل السبعينيات

كبار ضباط وأفراد القوات البحرية وزوجاتهم يودعون (أم البحرية) إلى جنة الخلد



شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة؟

الجزء الأول

فى نهاية عام 1999 أعدت وزارة النقل شروط دراسة عن إعادة هيكلة الموانئ المصرية وتم إسنادها إلى مركز البحوث واستشارات النقل البحرى وشركة استشارات ميناء هامبورج بتمويل من وزارة النقل وفى نفس الوقت كانت هيئة التعاون الدولى اليابانية جايبا قد انتهت من إعداد وتقديم التقرير النهائى عن دراسة الخطة الرئيسية لبناء الاسكندرية وإعادة تأهيله بتمويل منها والتي تضمنت بالإضافة إلى ذلك دراسة عن باقى هيئات الموانئ .



وانتهت الدراسة الأولى حيث تضمن التقرير النهائى عدة أجزاء من أهمها :
1. خصخصة أنشطة الموانئ المصرية .
2. التخصيص المالى المصرى .
3. تطوير الموانئ من الناحية التشريعية .
4. نظام الحاويات المماثل للتكامل ويمكنه .
وفيما يتعلق بخصخصة أنشطة الموانئ فخلقت تضمنت الدراسة عرض بدلين لإعادة هيكلة شبكة التشغيل بالموانئ .
● **البديل الأول (A)** تغيير وضع شركات قطاع الأعمال القائمة حاليا بحيث يتضمن الخطوات التالية :
1. تحويل الشركات إلى شركات خاصة أى خروج الشركات من القطاعين 1991 .
2. تغيير أوضاع العاملين بتعويضهم .
3. إعادة تنظيم الشركة (بضمنه خارجية) طبقاً لمراكزها .
4. وضع برنامج للاداء ووضع نظام لتكاليف .
5. بيع مساهمات الحكومة عن طريق بنك مناسب حيث يتفاد ذلك لاسماعات لفترة .
انتقال بغرض بيعها بعد ذلك بأسلوب مناسب ومن الموصى به البحث عن مستثمر استراتيجى خاصة لحطات الحاويات لمساهمين دوليين ليتكاملوا غالبية الأسهم .

عمل بنظام المناطق الحرة الخاصة ويتأريخ 29/11/2004 صدر قرار نائب رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة رقم 4165 لسنة 2004 بالتخصيص المشروع مديا لتداول الحاويات بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة الخاصة .

فى رأس المال المدفوع الثلاث شركات 277.7 مليون جنيه فى 2006/6/30 مقارنا بما كان عليه فى 2005/6/30 257.7 .

بيع عدد الأسهم للشركات الثلاث 45540807 سهم موزعة على الشركات وموزعة على الجهات المالكة لكذلك السهم :

جدول رقم (1)

عدد الأسهم	شركة دمياط	شركة الاسكندرية	بيبان
جمالى	25000000 4191740	98400000 13616200	98400000 13616200
شركة بور سعيد	4489605	2313475 994785	2313475 994785
شركة بورسعيد	22277545	2227335 27667	2227335 27667
شركة بورسعيد	16556200	10940807	10940807
شركة بورسعيد	22277545	10000000	10000000
شركة بورسعيد	4540810	24600000	24600000
شركة بورسعيد	2166252		
شركة بورسعيد	45540807		

ومنه يتبين أن عدد الأسهم فى شركة الإسكندرية بلغ 24600 ألف سهم بقيمة الأسهم خمسة جنيهات حيث تمتلك هيئة ميناء الإسكندرية 40% منها يمتلك الشركة القابضة للبحر الأحمر والبحرى 55.35% والباقي نسبة 4.65% للقطاع الخاص.

فى حين أن عدد أسهم شركة دمياط بلغ 10000 ألف سهم 10 جنيهات وتمتلك هيئة ميناء دمياط منها 25% وشركة القابضة تمتلك 41.92% وشركة بورسعيد لتداول الحاويات تمتلك 23.13% والقطاع الخاص يمتلك 9.95% . بينما عدد الأسهم لشركة بورسعيد بلغ 10940807 سهم بقيمة 10 جنيهات حيث تمتلك هيئة ميناء بورسعيد منها 38.53% والشركة القابضة تمتلك 40.853% وتمتلك شركة القناة لتوكيلات الخارجية 20.253% والباقي وقدره 253.0% للقطاع الخاص

1- أليات الإنتاج الكمى والقيمي

أليات الإنتاج:

تم تداول 2653 ألف حاوية مكافئة فى عام 2006/2005 2006 بتسعة زيادة قدرها 20 ألف حاوية مكافئة عن عام 2004/2005 بتسعة زيادة قدرها 40 ألف حاوية مكافئة عن عام 2004/2005 برسم التجارة الخارجية 1031 ألف حاوية مكافئة بزيادة 126 ألف حاوية مكافئة بنسبة زيادة قدرها 13.9% . فى حين بلغ تداول الحاويات الترانزيت 1622 ألف حاوية مكافئة بزيادة قدرها 106 ألف حاوية مكافئة بنسبة نقص قدرها 6.1% .

قد استأثرت شركة دمياط لتداول الحاويات والحاويات بنسبة 93% من إجمالي الحاويات المتداولة فى عام 2006/2005 15.2% من الحاويات برسم التجارة الخارجية 654.2 ألف حاويات الترانزيت من مقابل 43.4% من إجمالي الحاويات المتداولة فى

العامه وانخفاض تداول الحاويات الترانزيت وذلك كان تداول البضائع العامة والحاويات يتم تداولها بشركة واحدة ومواجهة احتياجات السوق التى يمكن للشغل الواحد أن يجمع موارده ويخفض السعر .
وعرض فيما يلى ما آل إليه أوضاع شركات الحاويات الموانئ بالموانئ الثلاث طبقاً للحسابات الختامية 2006/2005 العامة لمعرفة ما إذا كان الأمر يتطلب خصصتها طبقاً إلى ورد الدراسة التى تم عرضها خاصة وأنها تعمل الآن على ظل تواجد الميناءين التى تفرقها عن ميناء بورسعيد وميناء شمال السخنة أم أن الأمر الضامين بغيره من ميناء بورسعيد وميناء شمال السخنة ومواجهة يتطلب المحافظة عليها بتأهيلها الحالية لتطوير أدائها ومواجهة المنافسة وأن تكون أداء قوية فى يد هيئات الموانئ المختلفة والاكتفاء بما يتم إنشاؤه من شركات الحاويات الخاصة فى كل من ميناء الإسكندرية وميناء دمياط .
أما : يتبع الشركة القابضة للبحر الأحمر والبحرى ثلاث شركات لتحاويات فى :
شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع .
شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع .
شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع .
والشركات الثلاث من شركات مساهمة معصرة تابعة تخضع لأحكام القانون 203 لسنة 1991 ومصدر قرارى الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة رقم 4797 ، 460 / 28 / 2004 .
16/1/2005 بالموافقة على تحويل نشاط تداول الحاويات ومقومات العمل بنظام المناطق الحرة الخاصة طبقاً لإحكام لشركة بورسعيد لتداول الحاويات وشركة الاسكندرية عن حينه بالنسبة لمعامل فلفه صدر قرار رئيس الهيئة العامة للاستثمار والتجارة الخارجية رقم 2/3621 لسنة 2004 بتاريخ 14/10/2004 بالموافقة على تحويل نشاط تداول الحاويات ومقوماتها

● **البديل الثانى (B)** فيه يتم إيقاف أنشطة شركات قطاع الأعمال العام الحالية ويتم تصفيتها وإعلان عنها سواء مالياً أو لولياً .
وتتم مناقشة البديل المناسب لكل شركة تداول بكل ميناء خصصة لتداول الحاويات .
1. ميناء الاسكندرية
المقترح أن يتم تطبيق البديل الأول على محطة تداول الحاويات القديمة بميناء الإسكندرية أى طرحها فى مناقصة مع إضافة التوسع فيها بالإضافة رصيف 55 إلى 61 إلیها لتتبعها طبقاً إلى ورد براسة جايبا السابق للإشارة إليها .
وتتم مناقشة خطة نشاط محطة الحاويات فى المحطة القائمة حالياً بأوضاع مع إضافة الرصيف 98 و99 إليها .
أى يتم خصخصة محطة الحاويات بميناء الإسكندرية وتحدد نطاق خدمات ميناء الحاويات .
2. ميناء دمياط
يتم خصخصة ميناء كجودة واحدة ويتم إبرارته بمصطلح واحد فقط ويتم تشغيل الميناء بمصحاته المتخصصة لتداول البضائع والحاويات بهذا الشغل وهذا البديل يخلق احتكاراً .
● **البديل الثالث** . يتم فيه تقسيم الميناء إلى ثلاث وحدات :
الأولى : يركز على تداول الحاويات .
الثانية : لتداول البضائع العامة .
الثالثة : لتداول البضائع والصناعات والمواد والسلال .
هذا البديل يركز على مواجهة الاحتياجات والتخصص والمنافسة والاعتماد على الخبرة ومخلفات الصناعات على التشغيل القائم حالياً .
وتتم خصخصة شركة دمياط لتداول الحاويات كلياً طبقاً للبديل 1 نظراً لارتفاع مساهمة المحطة فى الترانزيت فإن ذلك

تابع شركات الحاويات خصخصة أم معمة ؟

العام السابق (2017/4) فإن تداول البضائع يشهد في شركة ديمياط، وذلك المنافسة العداوات للشركات الخاصة حيث لا تستطيع المنافسة في برسم التجارة الخارجية، الشديدة مع شركات تداول البضائع الخاصة التي حصلت على الترخيص التي تعمل من خلالها الشركات الخاصة وتوفض تصريح بتداول البضائع في الموانئ، وتفضل ديمياط تأجير الجداول التالية إنتاج الكمي.

157.1% (تقاربت).

(ألف حاوية مكافئة)

جدول رقم (2)

بيان	عدد الحاويات عبر التجارة	تقاربت	2005/2006		2004/2005	
			جملة	برسم التجارة	جملة	%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	681.33	15.24	656.57	600.82	42 35	108.3
2 - شركة ديمياط لتداول الحاويات والبضائع	156.7	878.7	1035.4	157.1	986	90.6
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	193.09	727.98	921.07	147.17	699.51	108.8
جملة	1031.12	1621.92	2653.04	905.09	1727.86	100.76

الأهمية النسبية

جدول رقم (3)

بيان	عدد الحاويات عبر التجارة	تقاربت	2005/2006		2004/2005	
			جملة	برسم التجارة	جملة	%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	66.1	0.9	26.3	66.4	2.4	24.4
2 - شركة ديمياط لتداول الحاويات والبضائع	15.2	54.2	39	17.4	57.1	43.4
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	18.7	44.9	34.7	16.2	40.5	32.2
جملة	100	100	100	100	100	100

توزيع الحاويات بين التجارة الخارجية والترازيت

جدول رقم (4)

بيان	عدد الحاويات عبر التجارة	تقاربت	2005/2006		2004/2005	
			جملة	برسم التجارة	جملة	%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	97.8	2.2	100	93.4	6.6	100
2 - شركة ديمياط لتداول الحاويات والبضائع	15.1	84.9	100	13.7	86.3	100
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	21	79	100	17.4	82.6	100
جملة	38.9	61.1	100	34.4	65.6	100

في حين تداولت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع بنسبة 34.7% من إجمالي الحاويات المتداولة في عام 2005 / 2006 (18.7%) 54.2% من الحاويات بمرسم التجارة الخارجية، 54.2% من الحاويات بمرسم التجارة (ترازيت) مقابل 33.2% العام السابق (16.2%) 40.5% من الحاويات (ترازيت). وتداولت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع 26.3% من إجمالي الحاويات المتداولة في عام 2005/2006 (66.1%) 66.1% من الحاويات بمرسم التجارة الخارجية، 60.9% من الحاويات (ترازيت) مقابل 24.4% من إجمالي الحاويات المتداولة في العام السابق (66.4%) 62.4% من الحاويات بمرسم التجارة الخارجية، 62.4% من الحاويات (ترازيت).

وبذلك فإن شركة الإسكندرية تستأجر بنسبة كبيرة من الحاويات بمرسم التجارة الخارجية في حين تستأجر الشركات الأخرى ديمياط وبورسعيد بالحاويات (ترازيت). حيث تبلغ نسبة الحاويات بمرسم التجارة في الإسكندرية إجمالاً 97.8% مقابل 62.2% لحاويات (ترازيت)، مقابل 15.1% 84.9% لديمياط، ومقابل 21.00% 79.00% لبورسعيد، وفي العام السابق بلغت 93.4%، 6.6% للإسكندرية و 13.7%، 86.3% لديمياط و 17.4% و 82.6% لبورسعيد.

٢- الخصائص العامة:

لم تتداول شركة الإسكندرية للحاويات والبضائع أية بضائع في عام 2005/2006 وكذلك في عام 2004/2005. ولم تتداول شركة ديمياط أية بضائع في عام 2006/2005، مقابل تداول 100 ألف طن في العام السابق بضائع عامة، في حين تداولت شركة بورسعيد بضائع عامة، في عام 2006/2005 (370 ألف طن بضائع عامة و 894 ألف طن صلب) مقابل 149.6 ألف طن في العام السابق (362.6 ألف طن بضائع عامة، 787 ألف طن صلب)، وبذلك

استثمارات جديدة بالموانئ المصرية

توقع عقد الأرض المخصصة لإقامة مصنع إنتاج البولي أمترينس ببناء الدخيلة على مساحة 700 ألف متر، وتبلغ استثمارات هذا المشروع 400 مليون دولار، ويوفر 1000 فرصة عمل، ومن المقرر أن يبدأ تشغيل المرحلة الأولى منه في شهر سبتمبر 2009، وقد صرح المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل بأن هناك مشروعات ستقام بالموانئ المصرية تبلغ استثماراتها مليار و 500 مليون دولار، وتوفر أكثر من 11 ألف فرصة عمل، ومن أهمها مشروعات للترويجيات في ميناء ديمياط، ومشروع آخر لإقامة مصيف بحري، ومنطقة سيولات للتصدير والنحن والتفريق لتتجاوز مصنع البورينا للخطوط إنتاجها في ميناء بورسعيد بإستثمارات تصل إلى 500 مليون دولار.

نهضة شاملة في الصادرات والواردات

انتهت هيئة الرقابة على الصادرات والواردات من تنفيذ الخطة التي تم إعدادها لإحداث نهضة شاملة في أعمالها، وذلك من خلال شبكة ربط الكثرينى بجميع فروعها، والربط مع مصلحة الجمارك لتحقيق مفهوم الحكومة الإلكترونية، وإنشاء صندوق لبيانات التجارة الخارجية للمساعدة في اتخاذ القرار، وإنشاء مركز لخدمات التجارة عن طريق تقديم المعلومات والخدمات الاستشارية في مجال العمل للصيرين والمستوردين، كما تم إقامة مراكز متخصصة بفرعي البنية ببناء الدخيلة ومطار القاهرة، وقد أشار اللواء محمد الباشا رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات إلى أنه تم تخريج كورس مؤهلة استوراء أعلى بلغ عددها 3420 من العاملين بالهيئة، كما تم تدريب 16 من المتخصصين بالتعاون مع برنامج اليورو متوسط في دول بلجيكا والنمسا.

المهندس محمد منصور وزير النقل بأنه تم في العام المالى 2007 - 2008 إنعقاد ميزانية 9 طرق بملأول 1008 كيلو مترات تتميز بعدم وجود تقاطعات بها، وذلك لوزير على أن خطة الوزارة المستقبلية في إنشاء شبكة من الطرق العرة على مستوى الجمهورية، ويتم تنفيذ شبكة الطرق العرة الجارى إنشاؤها حاليا طبقا للمواصفات العالمية الفنية حيث يتكون الطريق العر من إتجاهين منفصلين بجزيرة وسط وشارعتين أو 4 حارات لكل إتجاه طبقا للبعد المروى على الطريق

محطات

وأخبار



اللواء محمد الباشا



المهندس محمد منصور

ماذا تعرف عن حوكمة الشركات؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف، الخبير المالي والاقتصادي



قبل أن نبدأ في تعريف مصطلح حوكمة الشركات دعنا نبدأ بتعريف معنى الحوكمة فنقول أنها النظام الذي يتم من خلاله توجيه أعمال منظمة ما - ومراقبتها على أعلى مستوى من أجل تحقيق أهدافها والوفاء بالمعايير اللازمة للمسئولية والنزاهة والشفافية.



ولنعرف كيف بدأ التعرف على لفظ الحوكمة في مصر نقول أن ذلك قد حدث عندما نصّص رقم 13/2004/م بشأن إنشاء وزارة الاستثمار حيث نص على أن تقوم هذه الوزارة بإنشاء مركز يهدف إلى بتدريس ونشر مبادئ حوكمة الشركات وبهذا الحال قامت وزارة الاستثمار بإنشاء المركز المصري للمديرين بحيث تكون مهمته الرئيسية نشر التوعية السليمة لمبادئ الحوكمة بين الشركات

والهيئات المالية المصرية وغيرهم من أصحاب المصلحة الذين يتعاملون مع هذه المؤسسات والعمل على ترجيح أفضل الممارسات المعترف بها دولياً في مجال حوكمة الشركات في مصر- وكان هذا عنوان المؤتمر الذي نظّمته مؤسسة التمويل الدولية بالتعاون مع معهد المديرين المصريين - ومن بين مكّن اعتبار أن قواعد حوكمة الشركات المصرية الخاصة بالإفصاح والشفافية مازالت في مقترن على التليد الدقيق وعدمه خاصة أن لا يمكن فرض هذه القواعد على كل الشركات حيث أن الهدف من الحوكمة هو تحقيق المزيد من الشفافية وتطبيق المبادئ الصحيحة لنشر المعلومات الأمر الذي يخدم مصالح الملاك والمساهمين أو يقلل من مخاطر سوء الإدارة للقيّد - وبالتالي يحمي الشركة المزيد من تعرض المصنوع على التحويل من خلال تحويلها إلى بديل جذاب في السوق المالية حيث أن هذه الإجراءات تساعد على النهاية الشركات المصرية على التطبى للفترة في المخافة والحصول على فرص أفضل لتدقيق الأرباح وتوليد المزيد من الوظائف - وهناك بعض مبادئ أخذت من مبادئ منظمة التعاون الاقتصادي لحوكمة الشركات الملكية الدولية ويوصفها مبرعاً عند وضع مبادئ الحوكمة قطاع الأعمال العام في مصر - وهذه المبادئ الست هي-

- 1 - التأكيد على وجود إطار تنظيمي وقانوني فعال للشركات قطاع الأعمال العام .
- 2 - تصف الدوة بوصفها ملكاً ،
- 3 - العدالة التناسية لخدمة الملاك .
- 4 - الحفاظ على الأطر لنمو المصالح .
- 5 - الشفافية والإفصاح .
- 6 - مسئوليات مجالس إدارة شركات قطاع الأعمال .

- وبمكّن أن نوضح فيما يلي بعض الخصائص الخاصة بالصحيح وهي-
- 1 - **الإفصاح** : أي إتاحت المعلومات اللازمة للمالكين والمساهمين .
- 2 - **الشفافية** : أي تقديم صورة حقيقية لكل ما يحدث وفي نفس التوقيت لجميع المتعاملين في البورصة .
- 3 - **الاستقلالية** : أي عدم الإستجابة لأي ضغط أو- تأثيرات غير لازمة للملك
- 4 - **المساءلة** : أي إمكان تقييم أعمال مجالس الإدارة وإدارة الهيئة
- 5 - **المسئولية** : أي مسئولية الإدارة لتتفق مع الملاك ولأنها متدّد لتتفق مع جميع الأطراف ذوى المصلحة في المنشأة .
- 6 - **المسئولية الاجتماعية** : أي أن تعمل المنشأة كمواطن صالح وحيد في علاقاتها بالبيئة المحيطة

وما عندما تعرضنا لحوكمة الشركات فلنا أننا نجد أن تعرض العلاقة بين حوكمة الشركات والبورصة فنقول أن هناك علاقة وثيقة بينهما حيث أن الشركات التي تطبق مبادئ الحوكمة والإدارة الرشيدة بما يتريدها على طول الطريق بالمشاركة بالقرارات التي يبدو أنها تتطابق لكل المبادئ- ذلك تترى زيادة عدد الشركات المطبقة لمبادئ الحوكمة التي زيادة ثقة المستثمرين المحليين والأجانب وبالتالي زيادة وتطبيق سوق الأوراق المالية

ولكن نجد بعض الصعوبات من ركائز حوكمة الشركات - وتشمل هذه الركائز على الآتي:
أولاً: المسألة الأخلاقية: حيث ظهرت حوكمة الشركات كوجه مضاد لفساد المال والفضائح المالية التي ظهرت في الشركات المتعلقة في أمريكا وأوروبا وإيطاليا .
ومعجب المصالح وبرعة الجيش بما في ذلك الجيش الآخر أو تعبيرها وتغييرها .
وقد يؤدى إلى آثار غير حقيقية على أسعار الأسهم التي ترتفع يوم أسية نحو حق **ثانياً: الرقابة الذاتية**: حيث أن وجود نظام رقابي فعال هو ركيزة أساسية لحوكمة الشركات ولا يقتصر هذا النظام في طول حوكمة الشركات على الطرف الداخلي في المنشأة فقد أن يشمل تفعيل آليات أصحاب المصلحة قبل الهيئات الخارجية مثل الطرف العام لسوق المال وإدارة البورصة ومصممة **ثالثاً: الأطراف المباشرة للأضرار** والرقابة والأطراف الأخرى المرتبطة بالمنشأة

رابعاً: كفاءة الإدارة: حيث تصل جميع الشقات في ظل مخاطر عديدة منها المخاطر المالية والمخاطر التشغيلية ومخاطر العرض-وتقبل المخاطر سلسلة من التحديات الواجب مواجهتها- وكما كان لدى المنشأة أفراد وموظفين تتخذ القرارات الرشيدة في مواجهة التحديات كما قد نجاها وتطويرها وزياد قوتها وتقبل التعامل مع المخاطر إتخاذ قرارات تدبر قبل تم حل المخاطر وإدراك وضع ضوابط رقابية فعالة لإدارة المخاطر- أو وضع ترتيبات لمواجهة الأزمات أو تمحل المزيد من

من القيد أن يثبت المستثمر وأدارة هذه الشركات التي قواعد الحوكمة تصميماً واستعداد للقيّد في سوق الأوراق المالية فاقابلهم السليم للفرح العام أو القيد في البورصة من أهداف قواعد الحوكمة - كذلك فإننا نلاحظ أن الشركات والمديرين والذين يعملون في الشركات معونها لديهم مصلحة في تشجيع ومراقبة الإفصاح والشركات بخلاف أشكالها بقواعد الحوكمة قد استطاع حتى ولم تكن شركات مساهمة بقيدة في البورصة .
ويرتبط بما سبق أيضاً أن حوكمة الشركات على نحو سليم لاتمنى فقط مجرد احترام مجموعة من القواعد وتفسيرها تفسيراً شيقاً وجرعياً- إنما هو ثقافة وأسلوب في شيد العلاقة بين مالكي الشركة ومديرينها والمتعاملين معها ولذلك فكما اتسع نطاق من يأخذون بها كلما كانت المصلحة أكبر فالمصلحة بأمره

شروط العمل على الشركات التي هذا التطبيق حواجز الحوكمة :
بحيث يجب أن يكون في كل شركة نظام مكتوب ومعروف من أهداف مجالس الإدارة والمديرين والعاملين بشأن تجنب تعارض المصالح بينهم وبين الشركات الأخرى- كما يجب أن يجب أن يحظر على أي من أعضاء مجالس إدارة الشركة والمديرين والعاملين بها التعامل مع أي شركة لمدة محددة تسبق الإعلان عن نتائج أنشطتها المالية أو قبل الإعلان عن أية معلومات أخرى ذات طبيعة مالية مؤثرة - كما يحظر التعامل على أي أسهم الشركة لفترة تالية للأحداث المعالجة التي تؤثر على نشاط الشركة ومركزها المالي إلى أن يتم الإفصاح بذلك للجمهور

ويجب على الشركات التي في سدد إتباع قواعد الحوكمة أن تضع بالتشاور مع العاملين فيها المسئولية معها قواعد سلوكها المهني تضمن الآتي:
1 - قواعد تتفق مع الشركة فيما أشره أورش ذلك
2 - ما قد تفرغ من مصالحها
3 - أساليب الإعلان عن السياسات الجديدة
4 - معايير السعاية والصحة للثقة
5 - الشفافية السليمة لتقبل بين العاملين والمديرين وبينهم وبين من هم خارج الشركة
6 - على العاملين أن تضع نظاماً داخلياً لرقابة تطبيق قواعد سلوكها المهني
7 - ضمنى الشركة في معالمتها مع الموردين إلى إخبارهم من يتم التعامل معهم بذات المستوى المهني والأخلاقي الذي تعرض على الشركة كداخلياً .

ويلاحظ أن قواعد الحوكمة بالنسبة للشركات يجب أن تكون موجهة على وجه الخصوص إلى الموظفين القيدية في بورصة الأوراق المالية وإلى الهيئات المالية والشركات التي يكون تمويلها الرئيسي من الجهاز المصرفي - لذلك فإن حوكمة الشركات تخص كافة أنواع الشركات لا تحق من تاران بين المصالح وما تدعو إلى من ثقافة جديدة في أسلوب إدارتها وذلك كلما كانت إلتزام المزيد من الشركات مع القواعد كما كان ذلك ممكناً لصالح المجتمع ولصالح الشركات والمساهمين فيها على وجه الخصوص فإن الشركات المساهمة الملتقة أو العائلية والشركات ذات المسئولية المحددة عليها مراعاة أحكام هذه القواعد بعد أن إلتزامت .
وعلى العموم فإن في حالة عدم إمكان الإلتزام بقواعد الحوكمة والنسبة للشركات المساهمة بدائل والمعاملات والشركات ذات المسئولية المحددة أو شركات الأشخاص فيكون عليها تطبيق بدائل أقل تكلفة وأكثر تناسباً لقرائنها المالية وإدارتها ولكن بما حفظت ذات النتائج التي ترمي قواعد الحوكمة إلى تحقيقها

وأخيراً وليس آخراً فإن نشر ثقافة الحوكمة ومبادئها سيؤدي إلى منفعة الشركات التي تطبق هذه المبادئ من ناحية وإلى خدمة سوق المال والمجتمع من ناحية أخرى
ويهدو العجلة أرجو أن أكثف من دقت في شرح مفهوم حوكمة الشركات بهذا الشرح المبسط .
والله ولي التوفيق



MAHONEY

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said

Head Office:

31, Sultan Hussein St.
21519 Alexandria, Egypt.
P.O. Box: 629

Tel.: +203 4831000 (6 Lines)

Fax: +203 4832000

www.mahoneyegypt.com



ISO 9001 : 2000
الهيئة العامة للغمرات



الشركة القابضة للنقل البحري والبري شركة المستودعات المصرية العامة الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ عام ١٩٤٣



ميناء الاسكندرية - ميناء الدخلة - ميناء دمياط - ميناء السويس والاذينة - ميناء سفاجا - مرسى نويبع - المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة



أهم الخدمات التي تقدمها الشركة

- مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة
- تدير الشركة مستودع جمركي عام على مساحة ٥٠ فدان يمتل ظهيرا لميناء الاسكندرية ويرتبط بشبكة المواصلات التي تربط بين الاسكندرية والمدن الصناعية الجديدة ويبعد ٣٠ كم عن ميناء الاسكندرية .
- التخزين
- تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة وتفرغ المشمول بالمخازن مع إعادة القوارغ فور التخزين بأسعار لاتنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة واعادتها فور طلبها مع مراعاة قواعد السلامة الدولية .
- النقل
- تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش (رافعة وشوكة) للتحميل والتفريق ونقل البضائع من مواقعها الى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب الى الباب كطلب العميل
- التخليص الجمركي
- تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة في التفريق والسرعة في الاداء وبأقل تكلفة
- التبريد والتجميد
- تدير الشركة تالاجة بمساحة ٣٠٠٠ م^٢ بميناء دمياط

النشطة الرئيسية

- التخزين - النقل البري - التخليص الجمركي
- تالاجات تبريد
- ساحات تخزينية مكشوفة - مخازن جمركية
- منطقة

الشركة حاصلة على شهادات التوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية :

- نظام الجودة
- ISO 9001 / 2000
- منظومة ادارة البيئة
- ISO 14001 / 2004
- منظومة السلامة والصحة المهنية
- OHSAS 18001 /1999

نرجس بالدار العام - لوزان المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة - ٢٠ كم من ميناء الاسكندرية - ٢٠ كم من ميناء الدخلة

للتواصل بالشركة : المركز الرئيسي : باب ٥ جمر الاسكندرية بريقيا / جنهوس / اسكندرية تليفون : ٤٨٠٠٢٦٣ - ٤٨٠٠٢٦٣ - ٣/٤٨٠٢٦٣
فاكس الشركة : ٣/٤٨١٩٥٩١ - فاكس مجلس الادارة : ٣/٤٨٢٣٥٤٤
الفروع : دمياط ٠٥٧/٣٩٠٠٢٧ - سفاجا ٠٦٥/٣٥٦٦٢٤ - السويس ٠٦٢/٣٤٠١٥١ - نويبع ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٤ - ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٤ - المستودع الجمركي ٣/٧٤٧٠٩٢٣

Website : WWW.egywarehouse.com - Email : egywarehouse@tedata.net.eg



Summary of the announcement of Admiral Ahmed Fadel, SCA Chairman on the occasion of the 51st anniversary of the Canal Nationalization

Suez Canal vision is to ensure that the Canal remains the most economic way for the sea-born trade. To achieve this vision, we apply the following policies :

a- continuous development of navigational channel to accommodate most of the world fleet .

b- adopting flexible pricing policies to attract all the potential trade to pass through the Suez Canal .

The Standard dues can attract 90% of our customers ,and for the rest we offer other policies such as :

1- Long Haul rebate system (case by case)

2-Tolls permanent reductions including the following:

- 20% reduction for ballast VLCCs ,more than 200000 tons d.w., coming from the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea heading for the Arabian Gulf .
- 35% reduction for LNG carriers
- 50% reduction for Cruise vessels calling Egyptian ports .
- 2 & 4 % reduction for environment Friendly vessels This is in addition to other policies as Cargo incentive rebate and cooperation with SUMED pipelines . The most recent and most important policy applied by SCA mainly for container ships is the Time Saving policy which allows vessels that arrive after the limit time to catch the convoy instead of waiting till the other day .

Finally ,the Suez Canal is always ready to study any case

presented by shipping companies to make the trip through the Suez Canal the shortest, the safest and the most economic .

Report on the achievements of the Suez Canal in the fiscal years 2005/2006 and 2006/2007

2005/2006	2006/2007
No.vessels	18490
19419	
Tonnage	702.3
(million ton)	792.4
Revenues	3560.3
(million \$)	4168.0

This increase is due to the following :

The current economic growth especially the remarkable increase in the economy of China which lead to an increase in charter rates ,fuel prices .

Increase of the SDR rates compared to US dollar from 1.267 in 2001/2002 to 1.497 in 2006/2007

The marketing policies adopted by SCA to attract ships to pass through the Suez Ca



بعض أحداث وإنجازات هيئة قناة السويس خلال النصف الأول من عام ٢٠٠٧



16 مارس 2007

* عبرت قناة السويس سفينة الركاب السياحية (ركبن ماري 2) البريطانية والتي تعد أكبر مركب سياحي في العالم - حيث تبلغ حمولتها الكلية 152 ألف طن، وتسع 5 آلاف راكب.

29 مارس 2007
عبرت قناة السويس السفينة الشراعية السويدية (GOTHE BORG) وهي سفينة بلوك الأصل من السفينة التجارية السويدية التي تحمل نفس الاسم والتي كانت تعمل في التجارة مع شرق آسيا وغرقت أمام ميناء جوتنبرج السويد في 12 سبتمبر 1745م.



12 مارس 2007

إستقبل السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس الهيئة السيد/ ستيج الفيجار سفير السويد بالقاهرة.

18 يناير 2007

* تحقيق أعلى إيرادات وأعلى حمولة في تاريخ قناة السويس - حيث بلغ الإيراد اليومي 14.84 مليون دولار (85 مليون جنيه مصري)، وذلك نتيجة عبور 67 سفينة حمولاتها الصافية 3.34 مليون طن.



18 مارس 2007

زارت ولاية عهد تايلاند الأمير / منها تشاكرى سيريندهورن مينة قناة السويس - حيث شاهدت أحدث الأساليب التكنولوجية الحديثة المستخدمة في تشغيل دلف البراقع العالمي وفي مراقبة السفن.

10 يونيو 2007

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس، بمناسبة الذكرى 32 لعودة الملاحة للقناة في 5 يونيو 1975 أن شهر مايو 2007 قد سجل أعلى إيرادات شهرية في تاريخ القناة بإجمالي إيرادات 381.5 مليون دولار مقابل 2.2 مليار جنيه مقابل 324.63 مليون دولار في مايو 2006 بزيادة 56.87 مليون دولار بنسبة 17.5%.

17 أبريل 2007

* الفريق/ أحمد على فاضل وزير النقل المصري والإيطالي ومحافظ بورسعيد في مؤتمر بميدان سويت ببورسعيد، 2007



تحقيق أعلى إيرادات

أعلن الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمناسبة الاحتفال بمرور 51 عاماً على ترميم القناة أنها حققت أعلى إيرادات في تاريخها خلال العام المالي الماضي 2006-2007 بلغ 4 مليارات 170 مليون دولار (24 مليار جنيه)، ويرجع ذلك نتيجة أعمال التطوير المستمرة للمجرى الملاحي للقناة من صق 62 إلى 66 قدماً ، علاوة على السياسات التسعيرية الناجمة التي تنميها الهيئة ، وتستعد القناة إعتباراً من عام 2011 لإستقبال ناقلات الغاز المصاحبة حمولة 265 ألف متر مكعب من سيريغ عدد الرحلات العابرة للقناة بعد 4 سنوات من 300 ناقل غاز عابرة إلى 1000 ناقله سنوياً

ميناء السخنة

- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك آمنة
- ساعات تشغيلية مائة
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- نعمل بتكنولوجيا الغد
- بسرعة الكفاءة
- فن تداول الحاويات
- راحتك مسئوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات العملاء مجانية

Rotterdam

SOKHNA PORT

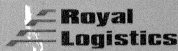
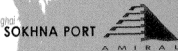
Dubai

Shanghai

SOKHNA PORT

Hong Kong

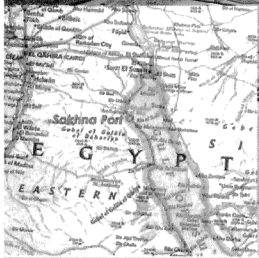
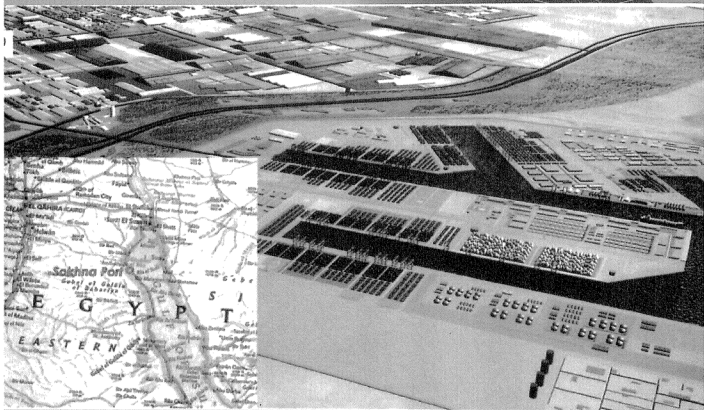
EGYPT



ميناء السخنة . .

بعض البيانات والإحصاءات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستي ومنطقة

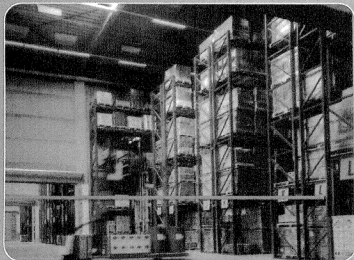
- إجمالي حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستي حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقع في المركز اللوجيستي عام 2010، 300 شركة وحتى عام 2020، من 1500 إلى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستي عام 2020، 20.000 فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة 85.000 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 165.000 فرصة عمل.



بناء القرن

السويس الاقتصادية الخاصة

- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020: 500,000.
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة وغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020: 4.6 مليار دولار.

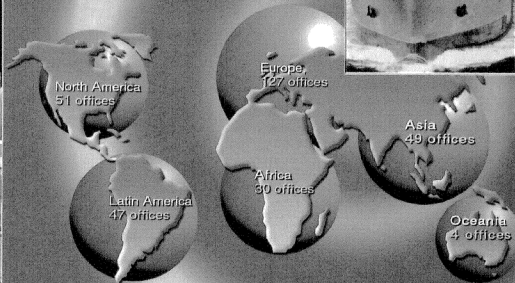
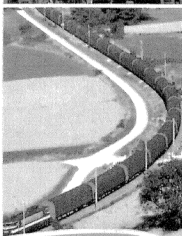
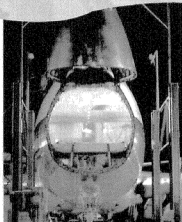


AFIFI

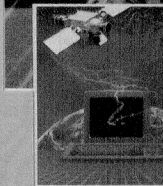
WORLD TRANSPORT

AFIFI

PANALPINA
on 6 continents



HEAD QUARTER



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة

- توفير خدمات التخزين والتداول المخصصة للعملاء.
- إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة.
- تجهيز ساحات خاصة لتخزين الحاويات الفارغة والمحملة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوتاش والمعدات والسحب لأي عدد حتى ولو سيارة واحدة من الإرسالة.
- إمكانية السحب الجزئي للإرسالة حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة التفريغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بما جميع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الالى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

ش.م.ق.م



شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم فى نفس اليوم

الخدمة الممتازة والسرعة فى الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام فى الاسبوع

تعريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانى العالم

نحن دائماً بآبك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسى : داخل الدائرة الحجرية - ميناء دمياط

عنوان تلفريكى : دمياط دمياط

تليفون: ٢٩٠١٢٠ - ٢٩٠١٠٠ - ٢٩٠١٠٠ - ٢٩٠١١٨ - ٥٧/٢٩٠١١٨

فاكس: ٥٧/٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدى: ٢٤٥١١ - ص. ب ١١ دمياط

e-mail: damietta@dchc.com.eg

حقائق تاريخية ومعاليم أثرية ..

بقلم/ هشام السيد أحمداني

نستعرض في هذه الصفحة من المجلة بعض الحقائق التاريخية والمعاليم الأثرية وخاصة غير المعروفة أو الغامضة في صورة مختصرة ..

الديانة البوذية
ظهرت في الهند في القرن الخامس قبل الميلاد وبعت في بدايتها إلى التشف والتسامح وفعل الخيرات ولكنها تحولت بعد وفاة بوذا إلى معتقدات وثنية وقد بالغ إلتباعها في مدح مؤسسها حتى البهوت وهذه الديانة كما قلنا تنسب إلى شخص يدعى (سد هارتا جوتاما) ولقب ببوذا، وبوذا كلمة هندية تعني (العالم المتكفل) وقد اعتقد أتباعه أنه مخلص البشرية من الظلم وينقسم البوذيون إلى قسمين الأول (بوذيون دينيين) هؤلاء على تعالي بوذا وتوصياته والقسم الثاني (عابرة) من بوذيين مدينين والبوذية منتشرة في اليابان والصين وبيروما) .

المسلة الفرعونية
أطلق عليها المصريون القدماء لفظ (تخن) وأطلق عليها الأفرقيس (أبولونيوس) أي الخنجر وإسماعاها العرب مسلة أي الإبرة الكبيرة المستخدمة في حياكة الأقمشة والمسلة عبارة عن بناء طويل له أربعة أضلاع ينتهي بقمة هرمية تزين بالكتابات وتماثيل الفرقة التي تهلل لأشعة الشمس وينقش عليها كل ما يخص الملك وانتصاراته والمجد الذي كرسه له المسلة فهي في نظري تدل على الثقة وعلى دالة أنها تصل بين الأرض والسما والنها كالخنجر في ظهر الأعداء بالإضافة إلى كونها من الآثار التي تحكي التاريخ وتزين فوضوه.



خزائنه (أبو لنبيس) يمنع فيه المحامين من الدفاع عن قضايا مالية ضد خزانة الملكة.

شاشاتق الأول
شاشاتق أو شيشنق مؤسس الأسرة الثانية والعشرين الفرعونية وكان من أصل «ليبي» و«أوي» «يد أن تزوج من ابنة الملك (سوسنوس) آخر ملوك الأسرة الحادية والعشرين والراي أعتدى أن السلطة قد انتقلت إليه في سلام وقد حاول استمالة الكهنة إليه وقد استخدم القناب الملكية للأسرة السابقة عليه (كحور الذهبي) و (محبوب آمون) واتخذ من مدينة «ببسايس» عاصمة لدولته ومن آثاره مدخل الجليل بعيد الكرك بالإضافة إلى بعض آثاره في منف وتل بسطة وتانس وقيل أنه عاصر سليمان النبي عليه السلام وقد خلف شيشنق في الحكم ابنه أو سركبر الأول.

سنت الملك
في أخت الخليفة الفاطمي الحاكم بأمر الله وقد دبرت لقلته لأنه أدمى الأبرياء كما أنه رماها بالفاحشة بالإضافة إلى إستهائه إلى الرعية مما جعلها تخشى على زوال الخلافة فأمرت بقتله ولم يبق له أحد على أثر ولم يعرف له قبر وكانت سنت الملك على جمال وأمر ومقل راجح.

أبو الدرداء لم يدهن في الإسكندرية
من الشائع أن الصحابي الجليل عويمر بن عامر المعروف «بابي الدرداء» نسبة إلى ابنته الجميلة «الدرداء» أنه قد مات ودفن في الإسكندرية في حين أن الكتاب في التاريخ أنه دفن بعد وفاته بدمشق سنة 32 هـ في عصر الخليفة عثمان بن عفان وصحيح أنه جاء إلى الإسكندرية أيام الفتح الإسلامي لمصر إلا أنه غاربه بعد ذلك وفقاً لكتاب (أسد الغاية في معرفة الصحابة) لابن الأثير وكتاب (مساجد مصر وأولياؤها الصالحون) لسعاد ماهر وغير ذلك من الكتب والمراجع الكبرى أما الفرضي الموجود في الإسكندرية الآن فهو ضريح رؤيا بأن أحد السلاطين بن رأي الصحابي في مناصبه فصار على بناء مقبرة تذكارية تكريماً له وهذا ما نسميه في الآثار (أضرحة الرؤيا).

خان الخليلي
ينسب إلى الأمير المملوكي جباركس الخليلي الذي هدم مقابر الفاطميين التي كانت موجودة في هذا المكان وألقى برفائهم في القمامات بحجة خروجهم من الدين الإسلامي وقد أنشأ مكان هذه المقابر خان الخليلي في عهد السلطان المملوكي البركسي برفوق وكان عبارة عن مكان به فنادق لنزل التجار بعد أسواق وتكايا وظل المكان على ما هو عليه إلى أن جاء عصر السلطان قانصوه الغوري وأمر بإزالة هذا المكان وإعادته من جديد وبإزالة هذا المكان من أجل الأماكن الأثرية الحية بمدينة القاهرة.

قنطر
قنطر كلمة تركية الأصل وقيل مغولية الأصل وتعني (الكلب السعور) وأشهر من أطلق على هذا الاسم السلطان الملك المنصور سيف الدين وألفنا قنطر بن عبد الله المعزى الشهيد رابع ملوك وسلاطين المماليك البحرية بمصر بعد شجر الدر (بيون التاء المربوطة) والملك المعز عز الدين أيبك وابنه الملك المنصور نور الدين علي ومن أشهر أعمال السلطان قنطر الانتصار الحاسم على التتار في موقعه عين جالوت بالسلطان سنة 658 هـ.

الغساناء
كلمة تركية تعني المكان الذي يتعبد فيه المتصوفة أو مكان المتصوفة (فخان) تعني المكان (وقاء) تعني المتصوفة والخانقاه عبارة عن مكان يشبه المسجد كثيراً بل أنه من المساجد ولكنه لا يحفل بالكثير من الزخارف ويمتاز بالبساطة ومن أشهر الخانقات في مصر خانقاه السلطان الناصر فرج بن برفوق بمصرها المماليك بالقاهرة والغريب أن كلمة خانقاه تم تحريفها إلى كلمة خانكة (أي مصحة الأراض العلية)!!

يوز باشي
رتبة عسكرية تعادل رتبة نقيب وكلمة يوز باشي تركية مكونة من مقطعين (يوز) بمعنى مائة و (باشي) بمعنى رئيس وهي غير كلمة باشا ويوز باشي ككل تعني رئيس مائة أي رئيس مائة جندي وقد شاع إستخدامها كثيراً في العصر التركي وقيل الثقرة في مصر.

ذللل
بضم الذال هي بقعة أهداها الموقس (قيرس) عظيم القبط بمصر في زمن الرسول صلى الله عليه وسلم إليه (أي إلى الرسول) من جهة دجلة الموقس الرسول عندما أرسل إليه رسالة الإسلام وقد أجبها الرسول وادوم على ركوبها بل وعد الذي أطلق عليها هذا الاسم (ذللل).

عبيد الله بن أبيه
هو قائل الإمام الحسين بن علي بن أبي طالب في كربلاء بالعراق سنة 61 هـ في عصر الخليفة الأموي يزيد بن معاوية بن أبي سفيان وقد مثل بجسد الحسين وقصص رأسه عن جسده مما دفع السيدة زينب أخت الحسين لأن تقول (ارحمدها صلى عليك ملايك السماء ذاب حسين مقطع الأعضاء ملقى بالعراق إلى الله الشكفي).

البروستيجاتما
في قرارات ملكية صادرة عن الملك البطلمي في مصر ونسبوه إليه لصالح الأفراد كالقفو الصادر لصالح أحد أفراد الشعب أو لصالح الدولة ومن ذلك ما صدر عن بطليموس الثاني (فيلاذلفيوس) من أمر ملكي إلى وزير



خروجاً مع حقيق الزجاجة أم دخولاً في دوات جديدة؟

خطوة للأمام وخطوات للخلف تأييد هنا وتثديد هناك ذلك هو حال برنامج الخصخصة في مصر المحروسة. المعارك التنظيرية على أشدها بين دعاة الخصخصة وحراس الملكية العامة انقلب المجتمع إلى ثلاثة أقسام .. قسم يؤيد .. وقسم يعارض .. والأكثرية تتخرج في بلاهة وسلبية، وكأن الأمر لا يعنيها من قريب أو بعيد. لكن في كل الأحوال هناك صواب واحد قد تتعدد طرق الوصول إليه، فهل الخلاف والإختلاف هو في الوسائل والطرق المؤدية إلى هدف نهائى يتفق عليه الجميع؟

برأيك

- هل برنامج الخصخصة (توسيع قاعدة الملكية) هو السبيل الوحيد للخروج من عنق الزجاجة؟
- هل هناك محاذير ومناطق محرمة يجب عدم الإقترب منها مهما كانت الإغراءات والضغوطات؟
- ما هو الحل الأمثل من وجهة نظركم للتعامل مع برنامج الخصخصة المصري؟



الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشنون الاقتصادية



إن خصخصة الشركات الراحبة والداعمة للإقتصاد القومى خسارة كبيرة على المدى الطويل حيث تفقد الدولة الأرباح التى كان تحققها هذه الشركات ويتم تحويلها للخارج وسوف يكون ذلك عبئاً كبيراً على الدولة واقتصادها بعد ذلك.

الأستاذ/ سمير معوض

محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات



وفيما يتعلق بخصخصة البنوك الأربع الوطنية فإن ما تم فى شأن بنكى الإسكندرية والقاهرة سيلحق أضراراً جسيمة بصناعة الخدمات المالية فهذه البنوك أوعية هامة وفعالة للمدخرات الأهلية وأدوات تعبئة للتمويل الإقتصادى وتملكها من قبل ربوس أموال أجنبية سيضع جزءاً من الثروة القومية تحت سيطرة خارجية لا يهتمها سوى الأرباح التى ستضخها إلى مراكزها فى الخارج.

ريان / فاروق عبد المنعم الصايف

خبير ومستشار بحرى



الخصخصة:

- هدف لزيادة الإستثمارات بما يحقق المزيد من الأهداف التى تسعى الدولة إلى تحقيقها فى ظل القطاع العام وفى ظل إقتصاديات السوق.
- وسيلة لخلق قطاع خاص قوى والانتقال إلى إقتصاديات التسوق.
- ولكن ماذا عن التطبيق والتفعيل والإنجاز؟

محاسب سعيد رجب شرف
الخبير المالى والإقتصادى



هناك هرولة غير عادية فى عمليات الخصخصة فمثلاً لماذا تخصص الحكومة شركات الغزل والنسيج فى شبين الكوم ومنوف وتبيعها لشخص هندى ليس لديه معرفة عن خصائص الشعب المصرى ونجد أن المشتري يقوم بالإستغناء عن مئات من العمال هم فى حاجة إلى العمل ... والعمل فى حاجة إليهم

الدكتور أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية

١ - قانون قطاع الأعمال العام

صدر القانون 203 لسنة 1991 لتطوير قطاع الأعمال العام وإزالة المعوقات التي تواجهها والسماح بخصخصتها كلياً أو جزئياً. أرفق قانونها يتم إنشاء الشركات القابضة لتلح محل ميثاق قطاع الأعمال العام ويتبعها الشركات التي كانت تحت إشراف قطاع الأعمال العام تم تشكيل الجمعيات العامة للشركات القابضة التي شكلت بدورها مجالس إدارتها وشكلت أيضاً الجمعيات العامة للشركات التابعة التي شكلت مجالس إدارتها وأصبح وزير قطاع الأعمال العام هو الوزير المختص بحل محل وزارة الصناعة والزراعة والكهرباء والتأمين والتجارة وإستصلاح الأراضي والرى وغيرهم!

وتضمن القانون وتلحقه التنفيذية إعطاء الحرية للشركات في إدارة شئونها بعيداً عن سيطرة الأجهزة الخلفه سواء الرقابية أو وزارة قطاع الأعمال العام ولكن خصوصاً في الممارسة العملية شى آخر تماماً حيث سيطرت الشركات القابضة على الشركات التابعة سيطرة كاملة وتدخلت في إدارة الشركات التابعة تتدخل مباشرة أو غير مباشر وكذلك الحال بالنسبة لوزير قطاع الأعمال العام فيما يخص الشركات القابضة وعلى سبيل المثال كانت تعليمات وزير قطاع الأعمال العام عدم تنفيذ أية إستثمارات إلا بعد الحصول على موافقة شخصية، وكانت الشركات تحصل على تمويل الإستثمارات. في ظل ميثاق قطاع الأعمال العام، من بنك الإستثمار القومى ولكن بعد صدور القانون 203 لم يكن هناك التزام على بنك الإستثمار القومى تمويل الإستثمارات في الشركات بسعر الفائدة المخفضه (8% حيدتاً) والشركات أن تحصل على التمويل اللازم من المصارف المختلفة بسعر الفائدة السائد والمربح مما كانت تحصل عليه من بنك الإستثمار وأجبرت الشركات عن الإستثمار غداً منها أنها يمكنها الإستمرار وتحقيق الفوائض المطلوب منها تحقيقها بدون تحمل أي إستثمار وتدهورت الشركات ولم يكن هناك تدعيم أو إحتلال لها إنتهى عمره الإقتصادي ولكنه كان قصوراً أن تتدهور أوضاع الشركات ليكون مبرراً لخصخصتها.

ومن إتمام الجمعيات العامة للشركات القابضة المنوط بها وضع السياسات ومراقبة الأعمال لأنها هي صاحبة رأس المال ولم تكن الجمعيات العامة تعقد إلا مرة واحدة في نهاية العام للمالى بحث السياسات الختامية وتقرير المكلفات لرئيس أعضاء مجالس الإدارة التي كانت لا تعن في الإبتداء من العام الثاني ولم تكن الجمعيات العامة تعقد لوضع الأهداف وتقرير الموازنة وكان أعضاء الجمعيات العامة أعضاء لوزارة قطاع الأعمال العام، وكانت محاضرات إجتماعات الجمعيات العامة لا تلتن حيث لا يصبح ولا يجوز للأعضاء الإطلاع عليها.

وبالرغم من أن الجمعيات العامة للشركات التابعة هي المسئولة عن إتخاذ القرارات الخاصة بالخصخصة لا يمكنها أن تتخذ أى قرار مخالف لقرار مجلس إدارة الشركة القابضة حيث أن تشكيل الجمعيات العامة للشركات التابعة يتكون من 11 عضواً من مجلس إدارة الشركة القابضة بصفاء لهم 4 من ذوي الخبرة والمجموع 15 عضواً فإذا يمكن لذوى الخبرة أن يغيروا أى قرار إذا كانت أغلبية الجمعية من مجلس إدارة الشركة القابضة التي إتخذت القرار المطلوب الموافقة

وعلى ذلك فإن كل قرارات الجمعية العامة شكلية لأنها هي نفسها قرارات مجلس إدارة الشركة القابضة.

2 - أعلنت وزارة قطاع الأعمال العام (وزارة الإستثمار حالياً) عن برنامج الخصخصة وكان الهدف المعلن يتلخص فيما يلي:

- 1 - رفع الكفاءة الإنتاجية للشركات وزيادة ربحيتها
- 2 - دعم الشركات بتنفيذ إستثمارات جديدة
- 3 - التطور التكنولوجي وإستخدام الخبرة التكنولوجية
- 4 - التقريب ورفع كفاءة وإنتاجية العاملين

وتم طرح بعض الشركات للخصخصة وتعددت الأساليب سواء كان الطرح كلياً أو جزئياً بطرح خطوط إنتاج محددة، وكان قد تم البدء في تدعيم مياكل الشركات سواء مسمى بالاصول الملوكية أو مسئلة سواء أراضى أو منشآت أو فنانق...

وكان الأجدى أن يتم خصخصة الشركات بما تملك من أصول حتى يكون لها قيمة مرتفعة لا أن يتم بيع هذه الأصول وتجريد الشركات من ملكيتها ثم طرحها بعد ذلك للبيع. ولم يتم الإلتزام بالأهداف المعلنة للخصخصة حيث تم بيع شركات الأمست وهي شركات رابحة ومتطورة وتعالى إلى خصخصتها حيث أن الأمست سلمة إستراتيجية مطلوبة في تنفيذ الإستثمارات حيث أن حوالي 50 % من الخطة الإستراتيجية تكون في بند مبانى وإنشاءات وتشبيد وإبراز ظهر أن الهدف من خصخصتها هو الحصول على موارد لتدعيم الموازنة وكان الأولى أن يتم البدء بخصخصة الشركات الخاصة التي لا يرجى إصلاحها.

وعلى ذلك فإن الهدف الحقيقي للخصخصة هو الحصول على موارد للموازنة وتمويل المعاش المبكر وسداد مديونية البنوك وتدعيم مياكل الشركات الخاصة. وبخصوص المعاش المبكر فإن المستثمر الرئيسى مطلوب منه منع إستثمارات جديدة فلماذا لم يتم إستيعاب العمالة الزائدة في أعمال التوسع وما يجدر ذكره أن الطرح لمستثمر رئيسى تم بصورة كبيرة بعد أن إخفضت قيمة الجنيه المصرى من حوالي 4 جنيه إلى 5.7 جنيه الدولار وأن ذلك فإن المستثمر الرئيسى يحصل على الشركات بقيمة منخفضة جداً وكان يلزم أن يحدد القيمة للمستثمر والدولار على أساس القيمة قبل خفضه وكان كل مخطط التخلص من الأصول للدولة بقيمة بخسة أقل كثيراً من قيمتها الحقيقية والغريب أن يدخل هذا تحت مسمى إستثمار الأجنبى المباشر فإن هو الإستثمار الأجنبى المباشر أو غير المباشر لقتل المصلحة من الدولة للأجانبى المبشر

الإستثمار حيث ليس هناك أى إضافة وكان يكون المسمى مقبلاً أو أن حصة الخصخصة تم إستثمارها في إنشاء وتمويل مشروعات جديدة لا أن يتم إهدارها في تعويض المعاش المبكر وزيادة البطالة وإعادة هيكلة الشركات الخاسرة التى لا يرجى منها خير سداد مستحقات البنوك.

إن خصخصة الشركات الربحية والداعمة للإقتصاد القومى خسارة كبيرة على المدى الطويل حتى تقفل الدولة الأرباح التي كان تحقيقها هذه الشركات ويتم تحويلها للخارج وسوف يكون ذلك عبئاً كبيراً على الدولة وإقتصادها بعد ذلك.

3 - إن برنامج الخصخصة الملن حالياً يتضمن

خصخصة شركات الحاويات بزيادة رأس المال المستثمر رئيسى تحت مسمى تدعيم شركات الحاويات ورفع كفاءتها وكلفتها تعانى من قلة الكفاءة.

إن هذه الشركات (الأسكندرية وبمينا وبورسعيد) تم إنشاءها لتطوير العمل بالوانى في تداول الحاويات ولم تكتف الدولة فيها بشى حيث تم إنشاءها بمساهمة من ميثاق الموانى (غالباً مساهمة غنية) ومن أرباح شركات قطاع الأعمال للتلج البحرى وهي شركات ناجحة بكل المقاييس وعلى سبيل المثال فإن شركة الأسكندرية لتداول الحاويات قد تداولت في عام 1996/95 267.8 ألف حاوية مكافئة وبلغت إيراداتها 124.3 مليون جنيه وحقت فائضاً على الفبرية قدره 82.8 مليون جنيه وكانت إجمالى الأصول الثابتة 153.2 مليون جنيه في عام 1996/6/30 إلى عام 2005/2006 تداولت الشركة 656.6 ألف حاوية مكافئة وبلغت إيراداتها 268.9 مليون جنيه وحقت فائضاً على الفبرية بلغ 140.1 مليون جنيه وفي نفس إجمالى الأصول الثابتة 366.1 مليون جنيه في عام 2006/6/30 وعلى ذلك فقد.

ازدعت الحاويات للتداول بنسبة زيادة قدرها 145% ارتفعت الإيرادات الجارية بنسبة زيادة قدرها 116.3% ارتفعت الفائض النهائي قبل الضريبة بنسبة زيادة قدرها 69.2%.

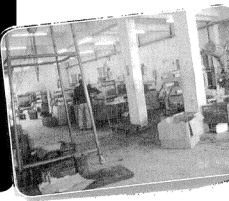
ارتفعت الأصول الثابتة بنسبة زيادة قدرها 139% أدى ذلك على كفاءة الإدارة وزيادة الإنتاجية وتحقيق ازدياد وزيادة التكوين الرأسمالى.

فما هو جبر أن زيادة رأس المال لمستثمر رئيسى غالباً ما سوف يكون أجنبياً.

إن الخصخصة يلزم أن تكون مبنية على أسس تخدم الإقتصاد القومى وتدمع لا أن تكون غاية في حد ذاتها وأداء هذه للإقتصاد القومى فلا بد يفترض على أن تخفف الدولة من أعبائها وتدعيم القطاع الخاص ومشاركتة في التنمية وتحمل نصيباً في خدمة الإقتصاد الخاص وذلك بأن تقسم له

المجال في الإستثمار وتزليل العبثات من أمانة لا أن نشجعة على نقل الملكية.

إن هذا سؤال السخنة (ميناء القرن) وميناء شرق بورسعيد أهمه لائحة ناجحة على مشاركة القطاع الخاص وفى ميناء الأسكندرية يجرى إنشاء عدد لتداول الحاويات بمشاركتة القطاع الخاص الأجنبى وفى ميناء شدياد شركة يجرى إنشاؤها بمشاركتة القطاع الخاص الأجنبى وذلك هو الأساليب المألوف لأن يضيف القطاع الخاص شركات جديدة بجانب ما هو قائم ويملك الدولة طاماً أن كان ناجحاً.



الخصخصة ما بين يريق النظرية ومجاذير التطبيق

حين فكرت في إنتاج لفظة الخصخصة الاقتصادية وضعت إستراتيجية منهجية بحيث لا يصعب التخلص من الأصول والقواعد والمطابق الإنتاجية هو مفتاح الخصخصة كيما يتفق مع حسابات الحاضر بمطالبات والمستقبل بإستحقاقها. وهنا مع الحاضر والمستقبل تياران لا يتوافقان عن التحول والتطور والنمو وإنتاج أوضاعهما وظرفيها التي لا تكف عن التغير. الخصخصة إذن لا تعود كبتها أداة من أدوات التنمية وإلية من آليات التطوير وبوسيلة من وسائل إعادة ملكية مسارات التطوير وتصبح مع تساقل قوى التقدم الإقتصادي والإجتماعي. ونحن في مصر أحوج ما يكون إلى هذا المزيج المتوازن الذي يجعل من الخصخصة وسيلة وليست في حد ذاتها.

عودة مرة أخرى إلى نقطة الإنطلاق وهي في هذا الخصوص خصخصة قطاع اقتصاد النقل البحري وهو من أنشط إقتصادات صناعة الخدمات على مستوى الكرة الأرضية المعروف أنه في الإقتصاد المتقدمة فإن صناعة الخدمات تمثل إكتساب أهمية متزايدة . وتد صناعة الخدمات هي صاحبة النسبة الكبرى في مكونات الناتج القومي. ففي السبعينيات كان نصيب الخدمات في الولايات المتحدة حوالي 40% من جملة الإنفاق العام لأفراد الشعب. هذه الصناعة كذلك تستأثر بالنصيب الأكبر من إيراد فرص العمل التي تبلغ زهاء 50% من مجموع القوى العاملة.

هذا القطاع الذي لم يرد فيه حق على أي نوع كالف وواف حتى الآن يعد مكوناته وقواء البشرية من ضمن أهم عناصر البنية الأساسية أو ما إصطلح على تسميته (social overhead capital) والثابت في حسابات التطور أن البنية الأساسية القومية تبني وتدار وتوجه بواسطة الحكمة على المستوى التكنولوجي والمهاري وفي مجالات الصحة والتعليم والخبروع الإدارية والتخطيطية. وما دامت الخصخصة قراراً قومياً فيحتاج إلى فكر مؤسسي. فليس هناك لبيرية إقتصادية بدعوى ديمقراطية سياسية.

وبدون ريب فإن الإقتصاد النشور الإيجابي عن إقتصاد القطاع العام إلى القطاع الخاص سيحدث آثاراً مرتبطة على البنية الإقتصادية والإجتماعية خاصة أن فلسفة إدارة المشروعات الخاصة (private Enterprises) بقيت أمداً من الوقت غائبة عن مجالنا الإقتصادية في ظل سيادة الإدارة الحكومية أو ما عرف بالإقتصاد المركزي أو القطاع العام. ليس من المقول على إطلاقه أن يقال أن الحكمة تعتبر أسوأ مستثمر وأردأ مدير فحتى ثاينيات القرن العشرين كانت المشروعات العامة في الولايات المتحدة الأمريكية قلعة الرأسمالية الدورية شئت نسبة 12% من جملة الناتج القومي.

وبها قيل عن ميزات إقتصاد السوق الحرة وأهميتها بالنسبة لنا في عصر العولمة فإن المبالغة في الإندفاع نحوها دون ريث ودون حسابات دقيقة لا لها وما عليها قد يورثنا موارء ليست في صالح تصحيح هيكلنا الإقتصادي. سالت أثناء إلقاءي لحاضرة على المحررين الإقتصاديين في دولة غنيتها نقابة الإصحافيين في مدينة الغرقة عن رأيي في خصخصة قناة السويس فكان ردى القاطع إن ذلك لو تم سيعد بمثابة تهديد سائر لآلئ القومي ومستقبل الإقتصاد الوطني وصعاب الدخل القومي وقبته المضافة وأعربت عن إختلافي مع التوصيف الإقتصادي لخط القدرية على أنه دخل ربي يحد لأن حدود المانة وعشرين ألفاً التي حفرتها وعشرات الآلاف من العمالة الماهرة التي شديها لا تجعلها مشروعا ريبيا وإنما مشروعا إنتاجيا من الدرجة الأولى.

وفيما يتعلق بخصخصة البنوك الأربع المحلية فإن ما تم في شأن بنكي الإسكندرية والقاهرة سيلحق أضرارا جسيمة بصناعة الخدمات المالية لهذه البنوك أوجبة لها مفعلة للمخاطر الأولية وأدوات تحصيل الإقتصاديات وتملكها من قبل ربح أموال أجنبية سيضع

جزءا من الثروة القومية تحت سيطرة خارجة لا يملكها سوى الأرباح التي يستحقها إلى مراكزها في الخارج.

المحصلن أن الخصخصة جاءت وكأنها محاكمة قاسية للقطاع العام فيما كان ينبغي أن تكون إدانة لمخسة الإدارة المصرية التي أكت المصمر ففهرست أسنان الإقتصاد القومي كاتبة.

حتى الآن لا يمكن الزعم بأننا قد حققنا مستوى علمياً معقولاً من التجانس ما بين القطاعات الإنتاجية الخدمية في بنية الإقتصاد القومي نأريك عن عدد كبير من القطاعات الإنتاجية السليمة. ذلك لأن التخطيط الإستراتيجي مالم يتوهر الدوران بصورة متواعدة في تلك القطاعات التي تنتمي إلى الإقتصاد الريعي (Rent economy) والإقتصاد (الإنتاج) شبه الريعي (Quasi-Rent) خرابيا مسلحا من لفاعات إقتصادية إنتاجية قائمة وأخري من الممكن إندماجها في خريطة التنمية الحقيقية. مع هذا التمثل حين يحل التفكير الإقتصادي بجسدي وجدية في أفاق البحث عن إجابات منطقية لمنطلقات ومساومات وغالبات تدابير وسياسات وإجراءات الخصخصة (التخلص من أهم الأصول والمطابق الإنتاجية والبيع تحت مسمى الإنتاج الليبرالي للإقتصاد) تصبح التساؤلات الهامة من قبيل: خصخصة ماذا؟ .. وخصخصة لماذا؟ .. والخصخصة كيف؟ .. هي البوصلة المرشدة إلى محطة بارزة عامة على طريق تنمية وتطوير إقتصادنا القومي لاسيما قطاع النقل البحري أكثر وأنسب للقطاعات الخدمية الإنتاجية إفتحا وتكاملا وتشاكيا مع أسواق التجارة البحرية العولمة.

بالإضافة إلى ذلك فإن هذا القطاع البحري من حيث تحليل البناء الوظيفي يعد من أكثر القطاعات الإقتصادية تكاملا في المستويين الرأسي والأفقى مع كثير من الوحدات والقطاعات الإقتصادية الأخرى . وعلى هذين المعيارين فإن توليده للنحول (القيم المضافة) يعد كبيرا نسبياً. هذا التكامل اللوجستي يخلق بيئة أنشطة خدمية ذات مردودات تنافسية جيوإستراتيجية على المستوى الإقليمي وفي مضمار الأوزان النسبية الدولية. ومن ثم فإن أولويات الخصخصة لا بد من ترتيبها أن تتألف الشروع في خصخصة هذا القطاع الذي ظل من ضمن أكبر القوى المولدة للموارد المالية للخرانة العامة والموحدة للوظائف والمصدرة للخدمات والداعمة ليزان المدفوعات ولمنتجة التراكم الخدمي والمعارف العلمية والتكنولوجية في مجال صناعة النقل البحري وصناعة الخدمات اللوجستية بشتى مخططاتها.

في الأمور التي تثير خلطا وتباسا في سياق الحديث عن الخصخصة هو أن منهجها بعباغية وأدواتها وأهدافها أفقر إلى دقة التحديد والتوصيف هي نحو شفاف يتماشى مع طبيعة البنية الإقتصادية والإجتماعية في مصر . فالخصخصة هي صنو الليبرالية الإقتصادية التي أنبثت بدورها من شعار (Laissez Faire) الذي روج للمبدأ الإقتصادي القائل بعدم تدخل الدولة في الشؤون الإقتصادية وفي الحقيقة بدون التدخل في تنظيراتها أكاديمية على أهميتها التأسيسية فإن حرية المخطط المصري الداعي إلى الخصخصة كاصداة قدر من التشوش والإرتباك في سعيها للجمع ما يتناقضين. الأول هو مذهب الليبرالية (التحررية) الإقتصادية والثاني هو الداروينية (الإجتماعية) (Social Darwinism) .

هذه العقيدة الإقتصادية فحواها أن التطور الإقتصادي وفق المفهوم الرأسمالي يتحقق من خلال الصراع عن أجل البقاء والهزيمة والربح في مسوره التنافس المجردة لأن الأقوى هي جالات الغلبة أو التي سيبسود . أن المنافسة غير المقدرية مستوى إلى إزالة الأضعف على قدر ما تتكاثف الأكثر صلاحية (قوة) وفي هذه الحال فإن على الحكومة أن تمتنع كليا عن التدخل في الشؤون الإقتصادية على أساس نظرية (دعه يعمل دعه يمر). إلا أن الليبرالية الإقتصادية الجديدة تستدك بضرورة أن تضطلع الحكومة المركزية بالمعاظ على إزراء الإجماعي حماية للقطاعات التي تحطها غلواء المنافسة الداروينية ذات الأنبياء والمخالب.

الخصخصة لدينا تحتاج إلى ضبط المفاهيم والمعايير حتى لا تصبح مثل طوفان نوح. الكلمات للنجاح العام لم تكن مطلقا خاسرة ولم تكن أبدا عيبا على الموازنة العامة فملأنا كانت قربانا غير مبرر قدم بسرعة مثيرة للتساؤلات على مذبح الخصخصة فغسر الجميع بدلوها وظلفها ونامتوس فيه من إستثمارات بغراضها الضمعة . لقد أسفر القاتن رقم (1) العام 1998 عن فتح الباب على مصراعيه لعودة الكوالات البحرية الأجنبية تحت غطاء المرافكة في الملكية والإدارة مع الكوالات البحرية المصرية. من ناحية الضرويات العملية لم تكن هناك أسباب ملحة للبدء بهذا القطاع . لاسيما وأن الإفتاقية الملائمة للتعرفة والتجارة وقواعد منظمة التجارة العالمية فيها مشجحة تتيج لنا التسويف الزمنى في هذا الشأن

في سبيل التنوير المعرفي وليس المجادلة فإن الحكومة (السلطة التنفيذية) جميع أجهزتها تعد في الأساس تتجها على نطاق واسع لخدمات فهل يمكن أن يطلق الشأن لخصخصة هذه الصناعة الحكومية الهامة والأساسية ؟ فحتى أعنى الدول في الظن الرأسمالية



برنامج الخصخصة فى مصر .. هدف أم وسيلة

بأقل من ثمن الأرض التى أقيم عليها أبراج سكنية شاهقة ضخمة قمت وتم البيع فى أبريل 1994 بمبلغ 129 مليون جنيه مصرى

❖ صفقة العمر للقطران (المزاد البائى)

31 فدان (132.200 ألف متر مربع) فى منطقة منيل شيجه فى الضفة الغربية لنهر النيل مباشرة قبالة حى المداوى بالقاهرة وبما يعتبر إمدار الشركة إستراتيجية وهو نموذج البيع بلا مير لأن الأصول كانت تحقق أرباحاً وحيث تم بيعها بمبلغ 15.6 مليون جنيه مصرى

❖ صفقة أمعت أسيوط

شركة تنتج 3.9 مليون طن سنوياً وأرباحها فى العام المالى 1999/98 قبل البيع مباشرة فى 136 مليون جنيه وكانت المورد الرئيسى للأسمدة لشروع توشكى شركة تنتج 3.9 مليون طن سنوياً وأرباحها فى العام المالى 1999/98 قبل البيع مباشرة فى 136 مليون جنيه وكانت موقع فريد شديد التنوع أفضى الطرف الشمالى لجزيرة النيل على الضفة الغربية لنهر النيل على مساحة 21 ألف متر مربع بيع لأمير سعودى بمبلغ 75 مليون دولار بينما شريك الأرض وحدها 185 مليون دولار راجع مسألة إغتيال فندق تاريخى (الأهرام) 15 نوفمبر 1997

❖ صفقة قاهر أفد

يشار المرء ويتساءل لماذا وكيف؟ ولصلحة من؟

❖ صفقة ضبعة الأهرام

صدر القرار الوزارى رقم 212 بتاريخ 3 مارس 1975 بتخصيص عشرة آلاف فدان فى مكان خاص وفريد وإستراتيجى من ضبعة الأهرامات للإستغلال السياحى لشركة أجبية مشاركة بجانب المصرى منها 40% رغم عدم ملائمة المكان من حيث ماضى الحضارى وتراث التاريخى وقام الكثيرين وفى مقدمتهم نكثورة نعمات أحمد فواد البلقنديد والإعتراف كان أن جريدة التايمز الإنجليزية طالبت العالم المتحضر بأن يتضامن لحماية آثار مصر من حكومة مصر وكان طبيعى إلقاء اللوم.

برجاء جميعاً كتاب النكثورة نعمات أحمد فؤاد (مشروع ضبعة الأهرام) لخطر إعداءه (فى مصر)

❖ جدير بالتسليط أن عدد شركات قطاع الأعمال 314 شركة بالإضافة إلى الشركات المشتركة بين مؤسسات حكومية ومؤسسات أخرى.

❖ 138 شركة عدد شركات القطاع العام التى خضعت لبرنامج الخصخصة حتى 31 يوليو 2000 (بإكمال أو بشكل جزئى) وبلغ عائد البيع 15.622 مليار جنيه

❖ 190 شركة عدد شركات القطاع العام التى خضعت لبرنامج الخصخصة حتى 30 سبتمبر 2002

❖ الصعيقة المحققة نتيجة البيع (190 شركة) هو 16.886 مليار جنيه أى ما يعادل رسوم منح ترخيص الشركة الثالثة للصناعات (إتصالات)

❖ المصدر: الإيجادات الاقتصادية الإستراتيجية - جريدة (الأهرام)

ضوابط وخواص

1 - قد يكون ضرورياً الآن تحديد نسبة لا ينبغي للخصخصة أن تتجاوزها فى المشروعات المصنوعة الأساسية الكبرى التى يتغلغل إنتاجها بمصالح المجتمع بأكمله مثل الأدوية والسماد والطاقة مع إعطاء الأولوية لرأس المال الوطنى

به من طاقاته الإنتاجية.

2 - عدم إعادة فتح حصيلة وعائدات الخصخصة فى إستثمارات تزيد من المفاات الإنتاجية ولكن تم إنفاقه على المعاش المبكر لتقليل المعالة فى وحدات قطاع الأعمال العام التى تجرى خصخصتها أو سداد ديون القطاع العام أو تحويل جزء منها إلى البنك المركزى لإستخدامه فى المدد من عجز الموازنة العامة الأمر الذى ساهم فى تقليل الموارد المتاحة للإستثمار

3 - دفع عدد من العاملين إلى صفوف العاطلين ما أدى إلى تفاقم مشكلة البطالة سواء كانت سافرة أو مقنعة والتى إستعصت بنظائرها لتشمل كل قطاعات المجتمع المصرى وبما يشكل إهداراً إقتصادياً لأهم عناصر الإنتاج وينطوى على مخاطر سياسية وإجتماعية

4 - ثمة ما يشير، كما يقول مكرم محمد أحمد (الأهرام) 4 أغسطس 2007) إلى أن الأزمة الخائفة التى تعيشها الزراعة المصرية منذ فبراير 2007 والتى تجسدت فى زيادة أسعار الإسماد زريعة أضعاف دون أن يكون هناك أى متغير حقيقى يفرض زيادة السعر هو قيام الحكومة ببيع إحدى الشركات المسندة المهمة الأمر الذى أدى إلى فساد أحساب الإسمدة وإشتعال أسعارها حكومية الخصخصة كل منها أن تبني لتسد العجز أو التخلص من الفساد أو بهدف تصفيع العباء دون ناموس صحيح يفسد وقائع البيع ويؤن خضاب حقيقى لحجم المشكلة وإبعادها ويحيث يصبح البيع فى مصلحة الدولة والجمع والمستثمر

5 - الأموال التى دفعها القطاع الخاص لشراء أصول القطاع العام فى النهاية أموال كانت ستدول كليا أو جزئيا لئلا إستثمارات جديدة فتحوط إلى تمويل تداول أصول قائمة فعلا مما يعنى دفع الإقتصاد إلى حالة من الجمود وربما الركود

6 - الشركات التى تقع داخل المدن الكبرى أو على حدودها تتجاوز قيمة الأرض قيمه بيع الشركة الموجودة عليها ما أهدر فرص الدولة فى الحصول على مقابل عادل لأراضيها الميرة.

7 - عمليات تقييم الأصول العامة وبيعها قد تكون مناسبة لعمليات فساد تنفق كل ما عداها من فساد إذا تمت فى غياب الرقابة الصارمة من الأجهزة الرقابية للدولة وفى غياب الرقابة الضمنية من ممثلى الشعب وهى لا يمكن أن تتحقق إلا فى ظل نظام ديمقراطى حقيقى وفى ترأسه عنوان "الخصخصة فى البلدان العربية" يشير عبد الرحمن السحبايى الأمين العام المساعد للشئون الإقتصادية بجامعة الدول العربية إلى أنه "فى الدول التى إنتقلت حديثاً من منهج الإقتصاد الموجه إلى إقتصاد السوق يذهب ما يعادل 20% من قيمة الشركات التى تم خصخصتها كرشوى وعمولات ومجاملات لأصحاب مراكز الإشراف فى الحكومة

❖ صفقات مثيرة للجدل

ربما يكون ضرورياً ومفيداً إلقاء الضوء على نماذج من الشركات المبيعة وهناك نماذج أخرى عديدة التى أثارت إعطائى إستغمام كبيرة وإعترافاً على أوساط المتخصصين فى عمليات إستثمار فى السوق

❖ صفقة البترول

8 - معانين 18 خط إنتاج + أسطول سيارات نقل خضق قيمتها 5000 + ثمن أرض بمصطفى كامل بالإسكندرية وتم البيع

الخصخصة جزء من الإصلاح الإقتصادى الليبرالى تحقق مكاسب فى رفع الكفاءة والإبتكار شريطة أن يتم تنفيذها بشكل جيد وكه (سويتا كيكيرى sunita kikeri)

فلننخذ الموضوع من بدايته فنقول أن :

الإصلاح الإقتصادى الليبرالى ينطوى على بيع المشروعات الخفيفة الملوكة للدولة أو فى القطاع الخاص من ضرورة

1 - توافر ظروف محددة حتى يكون هذا البيع جدياً وإيجابياً

2 - الإقتناع بأن التوقيت الخطأ يمكن أن يضر أكثر مما يفيد.

3 - عدم الإسراع فى عملية الخصخصة دون مراعاة لبعدها الإجتماعى.

والخصخصة ليست هى التحرير الإقتصادى وإنما هى تحول إياتها تمهيد الدور الإقتصادى المباشر للدولة أو دورها كمنتج مباشر السلع والخدمات لصالح تعظيم قيمة القطاع الخاص على الإقتصاد

والتحرير الإقتصادى ينصرف فى الأساس إلى إتاحة الإسماد القانونى لحرية عمل القطاع الخاص فى كافة المجالات مع إتالة العوائق البيروقراطية من أمانة وتطور البنية الإنتاجية والتأالية لتكون منافسة قطاع خاص يعرف دوره ويؤدى واجبه.

❖ الإنتقال إلى الخصخصة

المثير فى الأمر أنه بعد ما سعى سياسة الإنفتاح الإقتصادى فى النصف الثانى من سبعينات القرن العشرين التى فتحت أبواب مصر أمام وإسداد الإقتصاد المصرى كان ما سعى سياسة الخصخصة فى النصف الأول من تسعينات هذا القرن.

❖ كان التصور المستهدف بالخصخصة هو بيع الشركات الخاسرة بإعتبار أن الخسارة تتم من سوء الإدارة وعندما بدأ التطبيق طرحت ببيع أفضل الشركات والفنادق الراحبة وساد منطق أيبولوجى فى تناول القضية يبدأ الأمر أحياناً وكان القطاع العام خطية أو كابوس أو مركز للفساد الحكوى ينبئى التخلص من الإلتفاف الإقتصادى فكانت سياسة خصخصة القطاع العام بدلاً من إصلاحه وتطويره وتحسين أدائه والعائد منه وتم الإستفادة من بعض سلياته فى شرب أيبولوجى.

❖ كان برنامج الخصخصة الذى تم تطبيقه فى مصر أقرب ما يكون إلى إستهلاك رصيد الأصول الذى بنته الأجيال والحكومات السابقة لصالح تمويل الإنفاق الإجبارى الحكومات والرفعة والتى يمكن أن تواجه تزايداً كبيراً فى عجز الموازنة

بعد أن نتشئ من بيع القطاع العام

❖ كان هناك كما يقول مكتور مصطفى السعيد فى كتابه "الإقتصاد المصرى وتحديات الأوضاع السعيدة" تفارب فى البيانات الرسمية بشأن صفقات بيع الشركات العامة التى تم خصخصتها بشكل يثير الشكوك ويحتاج إلى تفسير.

❖ نتائج وإفرازات الخصخصة

الحقيقة تفرض علينا الإعراف بأن سياسات الخصخصة فى مصر أفرت آثاراً سلبية أهمها

1 - توتر العلاقات بين شركات قطاع الأعمال العام عن القيام بإستثمارات جديدة أو حتى إستثمارات للإصلاح والتجديد

والذى أدى إلى تدهور وإهلاك أصول هذه الشركات واضر إنتاجيتها وأفق الإقتصاد المصرى قدراً لا يستهان

تأبة / برنامج الخصخصة المهرى

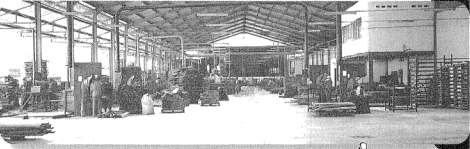
بقية المنشور في الصفحة السابقة ريان / فاروق عبد المنعم الصايف

محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والاقتصادى

أولاً: برنامج الخصخصة ليس هو السبيل الوحيد للخروج من علق الزجاجة
ثانياً: نعم هناك محائير ومناطق محيرة يجب عدم الاقتراب منها مهما كانت الإغراءات والفعولات للأسباب الآتية:
1 - أثارى أن هناك هوة غير عادية في عمليات الخصخصة فتتألف لماذا تخصص الشركات الغزل والنسيج في شبيخ الكوم ومطوف وتبيها الشخص هدى ليس لديه معرفة من خصائص الشعب المصرى ونجد أن المشتري يقوم بالإستثناء عن مئات من العمال هم في حاجة إلى العمل بقمم والعمال في بيهم
ب - لماذا يباع بنك الاسكندرية الذى كان في الأصل بنك باركينز وأمنته القوة وكان مثلاً يحتذى به - ثم لماذا تصرف على ملايين الجنيهات لتجديده - ثم يبيع ببقية ثمنه مما صرف على تجديده
ج - أرى أن يبيع البنوك المصرية أسوأ ماتني به الحكومة حالياً - فلماذا تترك بنك القاهرة لعدة أياىد ثبت أنها غير متخصصة ومنجربة أدت إلى أن يفقد البنك معظم أمواله وأثارى مع اكتئاب المصريين لإفلاته عن عزته
د - أرى أن تبعد الحكومة عن بيع الشركات الصناعية الكبرى مثل شركات الغزل والنسيج بالتحلة الكبرى وكفر الدوار - وأن تعمل جاهده على إصلاحها بفتح أسهم زيادة رأس المال لإعادة ميكنتها المالية من جديد وتباع هذه الأسهم للمصريين فقط
هـ - أرى أن برنامج الخصخصة المالى الذى تطلق عليه الحكومة توسيع قاعدة الملكية ليس هذا السبيل الوحيد للخروج من علق الزجاجة فبرنامج الخصخصة المالى لا يلزم البيع للمصريين فقط ولكنه يعرض البيع بالسعر الأعلى من ناحية أن الأصول الثابتة مثل المباني والأراضى لا تقدر بمال تكفي بيع مبانينا وأراضينا للجانب والمثال على ذلك بيع عمر أقدنى برباب القلوس - وكان كل هم من إشتراء بيلاش التخلص من المالباء المصرية - مما أدى زيادة حجم البيلالة وجلبس معظم العالباء والرجال على القامى دون عمل يذكر هذا رأى فيما عرض على ربه الأمر من قبل ومن بعد.

2 - قد يكون مطلوباً الآن الترتيب والترتوى في نقل ملكية شركات قطاع الأعمال العام إلى القطاع الخاص للحفاظ على حقوق العاملين والرغبة في عدم التسرع في البيع عند أقل من السعر العادل
3 - قد يكون ضرورياً الآن وقف بيع كل المشروعات الراحبة لفترة من الوقت كي تستفيد الدولة من عائد هذه المشروعات
4 - قد يكون ضرورياً الآن الإهتمام بتطوير شركات قطاع الأعمال العام وزيادة كفاءتها الإنتاجية بضع إستثمارات جديدة حيث يساعد ذلك على
* الحفاظ على أصول هذه الشركات وتطويرها إلى الأفضل
ويعا يمنع تدهورها
وتنافس عدد أكبر من المستثمرين على الشراء
5 - قد يكون مطلوباً الآن إستخدام حصيله أو عائد الخصخصة لإعادة إستثمارها في مشروعات جديدة يتم دراستها بعناية ويمنحها وتعمل الآليات لتلك المشروعات التى يصعب على القطاع الخاص القيام بها ولشروعات الصناعات عالية التكنولوجيا
6 - قد يكون ضرورياً الآن إدارة شركات قطاع الأعمال العام وحتى يتم خصخصتها وفقاً لأساليب الإدارة الحديثة وما تتسم به من مرونة وشفافية وفقاً لأصول إقتصاديات السوق بعيداً عن البيروقراطية.

سؤال يبحث عن إجابة
... ويظل السؤال مطروحاً في مسلسل برنامج الخصخصة في مصر الذى لم يتعد
هل الخصخصة هدف أم وسيلة؟
والإجابة التى أمكنها تقول أنى:
* هدف زيادة الإستثمارات بما يحقق المزيد من الاهداف التى تسعى الدولة إلى تحقيقها في ظل القطاع العام وفى ظل إقتصاديات السوق
* وسيلة لخلق قطاع خاص قوى وإنتقال إلى إقتصاديات السوق.
ولكن ماذا عن التطبيق والتفعيل والإنجاز ؟
هذا هو السؤال ؟؟
ونك هو القضية !!



محطات وأخبار

حملة إعلامية لدعم التعاون

عقد الملتقى الخامس لإعلامى دول حوض النيل بالقاهرة تحت رعاية الدكتور محمود أبو زيد وزير الحارة المائية والرى ، حيث اشرف 30 إعلامياً على إطلاق حملة إعلامية لدعم التعاون فيما بينها لإبراز الجوانب الإيجابية التى تحققت فى مجالات التعاون على مدى السنوات الماضية مما يساعد على بناء الثقة وإزالة الصورة السلبية المتروكة لدى شعوب وحكومات دول حوض النيل.

فوز الأكاديمية العربية

فازت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى فى المسابقة العالمية التى نظمتها الأيزر العالمية بمشاركة 14 أياان - وتصنيفها ضمن أفضل ست جامعات على مستوى العالم طبق نظام الجودة فى التعليم العالى .

زيادة حجم التجارة العربية البيئية

ألقى الدكتور أحمد جويلي الأمين العام لجلاس الوحدة الاقتصادية العربية محاضرة ككالية الدفاع الوطنى بأكاديمية ناصر العسكرية العليا ، حيث أكد أن هناك زيادة ملحوظة فى حجم التجارة العربية البيئية حيث تجاوز الناتج الملى الأجمالى العربى حياز التزليين دولار للمرة الأولى ليميل إلى 1050 بربليون دولار نتيجة زيادة أسعار البترول إلى حوالى 70 دولار للبرميل الواحد ، علاوة على الإصلاحات الاقتصادية فى عدد من الدول العربية وفى مقدمتها مصر ، كما أن عدلات الإستثمار العربية البيئية حققت زيادة ملحوظة فى العام الماضى وصلت إلى 44 مليار دولار مقابل مليار واحد فى حقبة التسعينيات ، ويمثل ذلك طفرة كبيرة فى العالم العربى .



تكنولوجيا يابانية لمصر

تم توقيع مذكرة تفاهم بين وزارة التجارة والصناعة المصرية وبيئة التعاون الدولى اليابانية (الياباكا) ، وذلك بغرض دعم وتنمية نقل وتوطين التكنولوجيا اليابانية بالصناعة المصرية ، وتوسيع خدمات وأنشطة مركز التكنولوجيا اليابانى لتصنيع الجودة ورفع الإنتاجية (كايروان) بمنحة يابانية تصل إلى 17 مليون جنيه .

تطبيق اللائحة الملاحة الجديدة

وافق مجلس إدارة هيئة قناة السويس على البدء فى تطبيق اللائحة الملاحة الجديدة لتنظيم عبور السفن والقائلات بالبحرى للملحى إعتباراً من أول يناير القادم . من أهم ما تضمنته اللائحة السماح للسفن بنفس 62 قدماً بالبحر ، وزيادة العرض المسموح به من 32 قدماً إلى 40 قدماً ، مع عمليات التطوير ، بجانب فرض غرامة على السفن التى تستمتم بغاطس من خارج الهيئة دون إذن فى المناطق الجغرافى .

بعض التأثيرات الناشئة عن إنشاء ميناء جديد

Some Impacts Related to a New port Construction.

Prepared by : **Mohamed Ramzy Awad**

"Coastal and Port Engineer"

New ports planning, design and construction depend on many physical and environmental important governing aspects. The environmental impacts related to port construction are considered critical and should be studied and classified based on the international known lists. Based on such environmental studies, the best layouts can be prepared, which is able to provide good handling operations. After, the best alternative can be selected from these proposed ones and can be modified if required to improve its attitude/efficiency. Fig.1 presents some examples for the expected environmental hazard sources/impacts due to material preparation "Fig. 1-1 through Fig. 1-3" (Rock blasting in the quarry) and rock dumping in water (As in breakwaters construction). Fig.2 Fig. 2-1 through Fig. 2-4" presents some main stages in the process of a new port construction and their role as sources of the environmental impacts on the water environment.



Fig. 1-1 Rock blasting-Dust source.

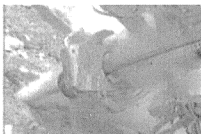


Fig. 1-2 Rock cutting/preparation



Fig. 1-3 Rock dumping in water.

Fig. 1. Environmental impacts from used materials in port construction.



Fig. 2-1 Removing of soft subsoil (soil improvement).



Fig. 2-2 Final breakwater section After construction.



Fig. 2-3 Earth works in the reclamation area.



2-4 Placing of armour units in Breakwaters.

Fig. 2. Environmental impacts due to port construction works.

For the effect on the water environment in port development activities, the sediments settlement includes many features as sedimentation consolidation, secondary settlement, re-suspension, erosion, far field transport and stability of top layers. Material in the silt and clay size bands generally exhibit properties of cohesiveness as the inter particle forces bind them together. For settling velocity, it depends mainly upon the particle/materials characteristics. For fine materials, the velocity is proportional to the suspended sediment concentration. The effect on sediments (Sediment transport) come mainly from current and waves effects. For currents effect, the bed shear stress depends upon the bed roughness and the flow velocity. For waves effect, it depends upon many items, but mainly on the water depth, wave height and period and the bed roughness. For combined waves and currents effects, the vector sum is effective and the time variation must be taken into account. Figure 3 presents a neat sketch ketch (As defined in some international specifications) for sediments dumping/placement in the sea, different mechanisms and their expected formation and dispersion in water. Fig. 4, presents the reclamation works, by using rain bow mechanism. This mechanism mainly used for reclamation works behind new constructed berths in the commercial ports.

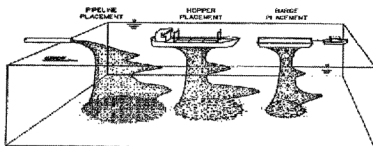


Fig. 3. Sketch for sediments dumping/placement in the sea, different mechanisms



(Fig. 4. Reclamation works (Rain bow mechanism)

الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

The Egyptian Marine Supply & Contracting Co.



لواء بحري راجح بطرس سعد محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والمعضو المنتدب



معدات وأدوات بحرية

Marine equipments & Tools



روافع ولوازمها

Rigging & Ropes Tackles



بويات بحرية

Marine paints



حبال واسلاك

Wires & Ropes



معدات امان

Safety Equipment

ادوات كهربائية

Electrical Articles



مياه عذبة

Fresh Water



السجائر الاجنبية

Foreign Cigarettes



A member of ISSA

المركز الرئيسي : ٢ طريق الحرية - الإسكندرية - ت: ٤٨٧٠٥٥٠ / فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠ (٢٠٣)
برقيا (كوتساب) بجميع موانئ جمهورية مصر العربية

Website : www.consupegypt.com

E-mail: consup*@hotmail.com



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)
"MOUSELHY BROS."



YANG MING LINE

YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT
WEEKLY SERVICES

Direct Calls
From & To

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



www.finmarshipping.com

Address : 3, Fernand Addah Str., El-Messalah, Ramleh Station

Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500

Fax : (002-03) 48 40 757



الشروعات بميناء دمياط تسير على قدم وساق



الدواء

توفيق أبو جندية
رئيس مجلس الإدارة

ميثاكنس

(لإنتاج الميثانول)

تم ترسية إنشاء المشروع على شركة تكتسح الإيطالية والتي تعاقدت بدورها مع شركة بتروجيت المصرية لتنفيذ الأعمال الفنية في 22/5 من العام الجاري تم البدء في التجهيزات الأولية للمشروع تم البدء في عمل البوابات وتحديد الطرق والأصناف المساحية والتخطيطية من المخطط عمل إنشائها وضع حجر الأساس للمشروع يوم 2007/9/4 على أن يتم الإنتهاء من المشروع خلال عامين .

DIP دمياط الدولية للموانئ

تم ترسية انشاء الأرصفة على شركة أركريديون اليونانية بالشراكة مع شركة المقاولون العرب وتم ترسية انشاء الترسية على شركة أركريديون تم التعاقد مع شركة كبرية وأخرى إيلانية لتصنيع وتوريد أوناش الرصيف العلقة وأوناش RTG وأوناش الساحة .
تم البدء في الأعمال المساحية والتخطيطية بجاري العمل في تجهيزات الموقع من المخطط عمل حفل افتتاح إصطاء أشرطة البدء في إنشاء المشروع خلال شهر سبتمبر على أن يتم إنهاء المشروع خلال عامين ونصف .

أي أجريوم (للمنتجات النيتروجينية)

تم ترسية المشروع على شركة أركريديون كغاول رئيسي وتعاقدت على تنفيذ الأعمال مع شركة بتروجيت. تم الإنتهاء من التصميمات التنفيذية للمشروع تم البدء خلال مايو من العام الحالي في الأعمال المساحية والتخطيطية وعمل الأسوار والبوابات المؤقتة . من المخطط نهو المشروع وبداية الإنتاج خلال 26 شهرا.

تهنئة أسرة تحرير مجلة انترناشيونال



الدكتورة

إيمان محمد وفائي رمضان
بالثقة التي أولاها إياها
سعادة الدكتور

جمال الدين مختار

رئيس الأكاديمية العربية للعلوم

والتكنولوجيا والنقل البحري

بعمادة معهد النقل الدولي واللوجستيات

بالأكاديمية العربية

للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

متمنين لها دوام النجاح والتوفيق



شركة قناة السويس للحاويات تداول مليون حاوية في أقل من سبعة أشهر

نجحت شركة قناة السويس للحاويات في زمن قياسي لا يتجاوز سبعة أشهر منذ بداية العام في تداول مليون حاوية مكافئة، لتواصل بذلك تحقيق المزيد من الأرقام القياسية التي تواتت منذ افتتاح المحطة في ميناء شرق بورسعيد الواحد في أكتوبر 2004 .

ولتتبع ذلك قناة السويس للحاويات منفردة في قمة الموانئ المصرية حيث تتداول ما يزيد على 40% من إجمالي عدد الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية مجتمعة. كما تهدف الشركة إلى إتمام تداول المليون الثاني قبل نهاية العام التحق بذلك المركز الخامس بين موانئ البحر المتوسط وتواصل قصة نجاح بدأت وأسست بسواعد مصرية وخبرة دولية وأسلوب احترافي رفيع. ويعبأ عن نجاح الشعارات والفعين ودون الإلتفات لآداء النجاح يفضي هذا المشروع القوي كما يخلق ثابته وثافة في إضافة حقيقية للإقتصاد المصري إرساء لبداية الانعكاسات من التجارة العالمية التي تمر بإراضينا عبر قناة السويس وعدم الإكتفاء برسوم العبور التي يمكن مضاعفتها في حالة نجاحنا في تقديم حزمة متكاملة من الخدمات للسفن العابرة. ويمثل التعاون البناء مع وزارة ممتلئة في هيئة ميناء بورسعيد حجر الزاوية في تطور هذا البناء الذي يخلق كل من شارك ويشارك في تنميته أن يفرح كل الفخر بما حقق، ويتطلع إلى مزيد من الإنجازات والنجاح.

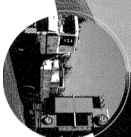
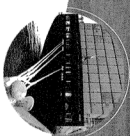
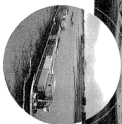




إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل المتكامل سهلاً وذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



فرع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق: ١٥ شارع أحمد عزاري - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ إمبابة
تليفون: ٣٤٤٨٧٨٧ ، ٠٢ ٣٤٤٨٧٨ (١٢ خط) موبايل: ٣٩٢٠٠٧٢ ، ٠١٢ فاكس: ٣٤٥٠٧٦١ - ٣٤٥٧٨٥ ٠٢
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

لا زلت أبحث عنها ..



غابت وصلا غيابها وأظن أنه سيطول ويديم إلى أن يقضى الله أمراً كان مفعولاً. أبحث عنها في كل مكان وفي كل الأوقات لكن دائماً وأبداً أصاب بخيبة الأمل، قلبي معلق بها فعينى لم ترى غيرها وعقلي دائماً يقف ضد المشاعر الكاذبة والأحاسيس المزيفة، وكلما حاولت أن أعمل العقل والمنطق وأنحى القلب والمشاعر والأحاسيس جانباً، أبدو إنسان جامد بلا نبضات وأنهم نضى بقوة بإتهامات عديدة أقلها سوء الفهم والتقدير، والرجعية والسلبية.

عليها؟ الإجابة السهلة هي بالتأكيد نعم!! لكن الأصعب من (نعم) هو (لا) فلا (نعم) تريخ ولا (لا) تريخ فالعلاقة متشابكة ومتشعبة وغير تقليدية بالمرّة رغم أن تلك العلاقة التي أعيشها يعيشها مثلي ملايين المصريين الغلبة في علاقتهم مع .. مع (الدولة) مع الحكومة . بل مع جميع الحكومات التي تتولى القيام بحكم الشعب المصرى يا أستاذى يا أستاذتى يا أخوانى يا أخواتى لست من دعاة الحقيقة وأحاول أن أغلف الحقيقة بغلاف الأمل والموح والتطلع إلى إمكانية الإصلاح والتطوير وإيقاف نزيف الضائقات والإنفلات الأخلاقى ، إن المشكلة ليست فى الحكومة وحدها وليست فى الحكوميين وحدهم لكنها فى كليهما، المشكلة كذلك فى المناخ العام.. جو الأزمة المستمرة، جو (الانتماء) جو (الميليش دعوة) أنه جو محيط ومثير للأصحاب لكن هل تبقى مكتوى الأبدى لتتساقط الدموع تلو الدموع وجلسك كالتساءم أم تحاول أن تكون رجالاً.

أنتعلق بها تعلقاً شديداً وأهتم وأراقب كل حركاتها وتحركاتها غير عابئ بتعليقات الآخرين الذين يكيلون لى الإتهامات وماذا لا أنتعلق بها وحاضرى مرتبط بها ومستقبلى ومستقبل أولادى متوقف عليها دون غيرها أهتم بها وتجاهلنى، أشغل بها وتنشغل عنى ، أذكرها دائماً بما بيننا وما يجب أن تكون عليه علاقتنا وهى على طول الخط تجعل ودناً من طين وأخرى من عجين، وكلما احتجت إليها وطلبت حق من حقوقى أو لجأت إليها فى أزمة من أزماتى الكبيرة والكثيرة ، التى أواجهها بمفردى أعرضت وولت الدبر! وكلما جلست بمفردى متأسلاً كم الذكريات التى جعلتنا أجدها – للأسف الشديد- ذكريات الألفة ومؤلة ومحبطة لقد أحرقتنى وأغرقتنى وحرمتنى من حقوقى كبشر حرمتنى من "لغة العيش" حرمتنى من (شجرة ماء) وفوق كل ذلك حرمتنى من الحرية، لقد صادرت نسمات الحرية وأستولت على ما تبقى من كرامة، أحس دائماً أنها تسعد لأحزانى والألمى ومعاناتى، علاقتنا دائماً على صفيح ساخن، التوتر هو عنوانها وخطها العريض، وكلما كانت هناك بادرة أمل فى إصلاح ذات البين وخلق شكل وجوه جديدين للعلاقة التى ترتبط تسرع هى لإحباطها بمخططاتها الخبيثة التى لا تنتهى.

تغيب غياباً طويلاً وحين تعود وتظهر من جديد تظهر بلا إسحياها تهاجمنى بلا سبب وتعلق فقلشها ونكباتها وكوارثها على، والغريب أن نفس السيناريو يحدث ويكرر بنفس المفردات والجمال والعيارات، نفس المبررات ونفس مساحيق التجميل المضروبة التى تستخدمها وكل ما هو مطلوب من أن أصق ما تريده هى وتراه هو مطلوب من ألا أفكر وألا أناقش وألا أتحاور وألا أقر مصرى بنفسى!!

- وعلاوة على كل ما سبق فهى تتميز وتتصف بأنها كاذبة ومتناقضة، كذبها مستمر وعلى طول الخط وفى جميع المجالات هى تكذب لتجمل الصورة ، وتجمل الصورة لكى تستعد لكذبة جديدة، وفى كل الأحوال هى غير محيرة على القيام بممارسة رذيلة الكذب لكنها يبدو قد أدمنت تلك العادة العلنية بعدما تركت (السرية) ، هى كذلك تتسم بقصر النظر الشديد وترفض الإستعانة بتقدير مستقبليها برؤية دقيقة، ليست عندما القدرة على أستشراف المستقبل وقراءة الأحداث وتحليلها وإستخلاص العبر والعظات، كما أنها وعلى طول الخط لا تتبنى الماضى فقط بل تسعى جاهدة لتزييره والتلاقي فى تفاصيله العديدة أحاول أن أقنعها بأن التغيير يجب أن يكون فى المستقبل لأنه لم يحدث بعد لكنها دائماً تصر على ترك المستقبل ليصنع لنا الآخرون وتتفرغ لى تغيير معالم الماضى لتبدأ رحلة التزيير التى تلمس الحقائق وتويه وسط زحام المشاكل والأزمات، بيد أنها سيئة السمعة وسيئة الخلق وغير مأمونة العواقب، كما أننى حاولت معها كثيراً دون جدوى ولكن ما هو الحل؟ هل نتفرق ويذهب كل منا إلى حال سبيله هل أجبرها وأنفصل عنها ولا أعتمد

فيما يبدو

- إنتخابات الوحدات القاعدية فى الحزب الوطنى الديمقراطى تمثيلية كبيرة لكنها رديئة الإخراج والتشثيل والسيناريو وكلما نظرت إلى صقوت الشريف الأمين العام للحزب الوطنى أضغ يدى على سبب المشاكل الحقيقية لهذا الحزب الفاشل .
- أقول لجمال مبارك إن محاولات الإصلاح المستميتة التى تقوم بها فى الحزب سيكون رديئة الإخراج والتشثيل القاعدية العريضة للحزب سيئة وتحتاج إلى ثورة من نوع خبير قد لا تتحمل قبة الحزب وقياداته.
- حديث التغيير الموسمى بطول العيش ويغض الطرف عن البيضات بمعاملات التلميع الورنش.
- الأجر للقيام بعمليات التلميع الورنش.
- "سمير رجب" بقى من عمر "24 ساعة" مع أطيب تمنياتى
- "محمود عباس" يصدر مرسوماً رئاسياً بقانون يمنع حماس من دخول الإنتخابات.. لا أدري من يمثل هذا الرجل؟ مع الإنتصار للرجال لا طعم .. لا لون.. لا راحة أى زعماء تلك التى نكتب بها فلسطين .. رجل ضعيف ..
- العوية فى أبدي اليبوء.
- ممتاز القط (تعيش وتنفذ غيرها) يا بطل أؤكد لك أن كاذبك لن يبقى

نصائح طبية ... غريبة ومضحكة



بقلم / وسام غنيم

إن عالم الطب..عالم مليء بالأسرار وربما الغموض ولكن مع تطور الأبحاث والدراسات. أصدر مجموعة من الباحثين مجموعة من النصائح الطبية التي قد تراها غريبة ومضحكة ولكن لها أصل وتفسير من الناحية الطبية وهذا نحن في هذا العدد نعرض لسيادتكم بعض من هذه النصائح حتى تستفيدوا منها وتحاولوا تطبيقها علها تنال أعجابكم.

النصيحة الأولى... تخفيف إحقان الأنف وكيف تتخلص منه ؟

هل تعاني من إحقان الأنف المزمع ولم تؤثر فيك الأدوية التي أوصى وأسرع طريقة للعلاج بك بدفع لسلك ضد سقف فمك بالتناوب ثم اضغط بين حاجيك بإصبع واحد هذا يسبب من عظمة فومر التي تمر عبر المرات الألفية إلى المم ، وهذه الزايت تسبب تحرك الأنف 20 ثانية تستعثر بعد الإحقان ببدء التحلل

مكافحة الحرقعة بدون ماء ؟

هنا نصيحة الحرقعة عندنا ؟ اصعب الحل اسهل اثبتت الدراسات بان الدم على الجانب اليسر يقل من الشعور بالحرقة حيث يرتبط المريء والمعدة بوملة من الزايرة فعندما تنام على البطن تصعب المعدة اعلى من المريء مما يسبب للعلام والأحماض والتسرب إلى المريء والحق ينشأ عندما تنام على الجانب اليسر تصعب المعدة ادنى من المريء وهكذا تصعب الهادئة لمصلحتك

لتخفيف آلام الحرقعة ؟

نظف الجبل واضغط بشكل خفيف على مكان الحرق بأصابع يدك الأخرى الثلج سيقفك لك بسرعة أكبر . لكن الطريقة الطبيعية ستفيد الجبل المحرق إلى درجة الحرارة الطبيعية فيصبح الجبل البارد أكثر تشبهاً

حتى لاتصاب بالدوخة ماذا تفعل ؟

ضع يدك على شيء ثابت لأن اليد تتحتوي على أعصاب تعطي الدماغ مؤشر بلك متوازن عبر الإشارات التي ترسلها القوقعة وهو الجزء المسئول عن التوازن في الأذن حيث يعوم الجزء المسئول عن التوازن في سائل من نفس كثافة الدم بينما يخفف الكحول الدم فيصبح أقل كثافة وترتفع القوقعة مما يسبب الدوخة

كيف توقف نزيف الدم من الأنف ؟

أعتقد أنك وأرجع رأسك للخلف بالطبع إن كنت تريد الاحتقان بدمك أما الطريقة الصائبة فهي وضع قطن على أنفك التي تقع أسفل الأنف واضغط عليها بقوة

كيف يتأكد من أنفك من نزيفات قلبك ؟

حيث يكى أكثر الأنف من جبهة الماخر جدار الغضروف الذي يقسم ناعوس الذي يتحكم بمعدل نبضات القلب من خلال التنفس وسوف تستفيد معدل نبضات قلبك إلى الوضع الطبيعي

لتجنب الإصابة بالتهاب الكلى ؟

اضغط بأسنانتك على سقف فمك وبطيفة بقرم ما تستلجع لأن الأعصاب في سقف الفم حينذاك شديدة البرودة مما يسبب شعوراً بأن دماغك تجمد

الحفاظ على الحافظات على

بصرك ؟

البصر اللزج سيء ورائئ ولكن الاستعمال الخاطئ للمعجون أيضاً يسبب ضعف



البصر مثل التحديق المستمر في شاشات الحاسوب والتخفيف من هذه المشكلة بمكث القيام بهذا التمرين البسيط . بعد كل ساعة ، قم بأخذ نفس عميق وألق عيونك ثم أنفخ الهواء وارخي جميع عضلاتك كرر هذا التمرين واستمر بهان الضغط على عيونك قد خف

للتخلص من الشعور بتتميل (يدك أو قدمك)

إذا شعرت بأن يدك أو قدمك بها تتميل قم بتحريك رأسك من جهة لأخرى سيوزل شعور البلبليس بشكل جيد في أول من دقيقة وذلك لأن تمر في الرقبة حرمة الأعصاب الرئيسية ، فإذا قمت بتحريك عضلات رقبتك سيقبل الضغط على الأعصاب

زيادة القدرة للتنشيط تحت الماء

إذا كنت تريد الغطس بسرعة إلى قاع البحر قم بأخذ شهيوق وبغير سريع ثم أنفخ وذلك لأن عندما تكون تحت الماء ، فالتنفس من نفس الأكسجين أثناء من زيادة ثاني أكسيد الكربون الذي يحمل لك حاجض وهذا يرسل إشارة للدماغ بأن شيء صحيح عندما تلهف بيزل تنفك الأكسجين مومضة من وهذا يدفع دماغك بالتفكير بأن بملك أكسجين أكثر ، مما سيوفر لك 10 ثواني تحت الماء

كيف تعزز الذاكرة .. وتقرأ دماغك ؟

إذا كان عندك إمتحان في اليوم التالي راجع قبل النوم ، وذلك لأن عملية تعزيز الذاكرة تحدث أثناء النوم فأنى شيء تقرأ مباشرة قبل النوم يشفر كذاكرة طويلة المدى

علاج ألم الأسنان دون فتح فمك ؟

لماذا لا تجرب قارعة قطع تجلى على باطن يدك على المنطقة الغشائية على هيئة (7) بين إبهامك وسبائك

وذلك لأن هناك تواجد ممرات الأعصاب التي تحفز الدماغ وتمنع إشارات الألم الصادرة من البنية الأبدية .

حتى لا تشرب بآلم الحقة

هناك حل سحري للتخلص من آلم الحقة وهو السعال أثناء أخذ الحقة حيث إكتشف باحثون لأن بأن السعال أثناء الحلق يقلل الألم لأن السعال يسبب إرتفاع مؤقت لمجان في ضغط الصدر والفتاة الشوكية ويمنع تركيب إجهادات الشعور بآلم في الجبل الشوكي

ماذا تفعل ؟ إذا شعرت بحكة في الحنجرة ؟

قوم بفرك أذنك وذلك لأن هناك أعصاب محفزة في الأذن وعند حك الأذن تقوم بعمل رد فعل في الحنجرة يمكن أن يسبب تشنج العضلة هذا التشنج يخفف الحكة المزجة

لتخفيف وخز الألم الحماض بجوانبك الأيمن ؟

إذا شعرت بآلم في جانب الأيمن أثناء الجلوس قم بضرب قدمك اليمنى على الأرض مما يضع ضغطاً على كبدك (الوجوه على الجانب الأيمن من الجسم) ويسبب شد الحاجز الذي يرسل أشارة بوجع جانبي بمساعدة تعلم أن تزفر عندما تضرب قدمك اليسرى الأرض

الرياضة لتخفف ضغط الدم

حاول أن تمارس الرياضة بانتظام لخفف ضغط الدم وتقلل الإصابة بأمراض القلب والجلة المعاجية وتخفيف التوتر النفسي وذلك بتقليل إفراز هرمون الأدرينالين والذي يؤدي إفرازه إلى تسارع ضربات القلب وارتفاع ضغط الدم

للعلاج من آلم تسعة التحل ؟

اغسل مكان التسعة بالماء والصابون وضع عليها عيونك مغلف في قطعة قماش لبضعة دقائق وضع عيوناً من بيكاربونات الصوديوم على التسعة واتركها من 15 - 20 دقيقة أو ضع كمية صغيرة جداً من الشامبو

كيفية التخلص من بقايا الطعام دون فرشاة ؟

يقول الباحثون في هذا المجال إن تناول الخضروات التي بها إنبات مثل الجزر أو الخيار بعد تناول الطعام يساعد في التخلص من بقايا الطعام المعلقة بين الأسنان

للتخلص السريع من زيادة الوزن ؟

حاول شرب كوب من القهوة أو الشكاكية (مماة الكافين) ثم بذل مجهود بعدد مباشره تستعثرين بأن العرق يزداد ويضسر الشخص وبتأ أكثر مما كان يتوقع بعض غرضنا السريع لبعض الطرق البسيطة للتخلص من الألم والمرض أرجو من قارئ المقال تطبيقها وتجربتها علها تساعده في التخلص من الألم والمعاناة التي قد تدفعه لتناول الأدوية المختلفة والتروء على الطبيب

والحل بسيط وغير مكلف ولا يحتاج لكثير من الوقت والجهد وإن الله .

كلام × السياحة

"بقلم /ولاء حمزة"

- شرم الشيخ أفضل مدينة سياحية بقارة أفريقيا في ظل تضاعف سائحيها ...
- 15 مليون يورو من أسبانيا لتطوير هضبة الأهرامات . ● منطقة "صمداوى" المصرية أهم مناطق الدلافين عالميا . ● لدينا ثلث آثار العالم و 9.1 مليون سائح زارو مصر خلال عام 2006 !!!

تتويج شرم الشيخ سياحياً

تم تتويج مدينة شرم الشيخ كأفضل مدينة سياحية بقارة أفريقيا وكذلك حصولها على جائزة أفضل مدينة غطس وكان ذلك في إحتفالية كبيرة يقصر الإمارات بمدينة أبوظبي كما حصل فندق سافوي بـ شرم الشيخ على جائزة أفضل فندق يضم فيلات للعالم الثالث على التوالي وذلك على مستوى القارة الأفريقية وحصل كذلك على جائزة أفضل منتج سياحي في مصر ... كما صرح محافظ جنوب سيناء محمد هانى متولى أن فنادق شرم الشيخ توفر حوالي 42 ألف غرفة وأن هناك حوالي 33 ألف غرفة تحت الإنشاء وهذه المعلومات تعنى في رأى الخبراء أن المدينة قادرة حالياً وبمقاييل الإحصائيات على استقبال ... ألف زائر يوميا سيرتفعون إلى 200 ألف زائر يوميا بعد إفتتاح الفنادق والتوسعات الجديدة.

استنكار سائحية صجائب الدنيا السبع الجديدة

تلقى د/زاهى حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار خطاياً من مؤسسة "إغاخان" الثقافى تستنكر فيه المسابقة الدولية لأختيار عجائب الدنيا السبع من طريق التصويت الإلكترونى على شبكة (الانترنت) دون مراعاة للأسس العلمية وتساات المؤسسة هل تتساوى الأهرامات كجبية خالدة مع ملعب لكرة القدم ؟ فلقط طالب الماوطنون الأسوان بأختيار ملعب نادى برشلونه الأسبانى ضمن عجائب الدنيا السبع الجديدة فالخسبة على رافت الإعلان عن العجائب الجديدة لأمر لها لأن عجائب الدنيا لا يمكن حصراً ...

منحة أسبانية لتطوير هضبة الأهرامات

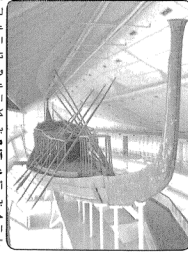
أصدر فاروق حسنى وزير الثقافة قراراً بتشكيل لجنة فنية وإثرية برئاسة د/ زاهى حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار للأشراف على تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير هضبة الأهرامات التى تنفذها وزارة الثقافة بتكلفة 15 مليون يورو مقدمة كمحة من الحكومة الأسبانية والمرحلة الأولى تضمنت إقامة سور خرسائى ومعدينى حول الهضبة بطول 20 متراً لمنع إنتشار العشوائيات إلى داخل الهضبة

معروض "هيات الآلهة الفرعونية" بنيبويروك وسويسرا

هناك معرض سيعرض فى كلاً من أمريكا (نيبويروك) وسويسرا تحت عنوان "هيات الآلهة" وسيضم 150 قطعة أثرية تمثل تطور الحضارة الفرعونية منها أربع قطع من المعادن من مقتنيات المتحف المصرى والباقي من متاحف أوروبا وأمريكا وذلك في إطار تحقيق الدعاية السياحية والأعلامية لمصر ... والرحلة الأولى بنيبويروك تبدأ في أكتوبر المقبل بينما تبدأ الرحلة الثانية في مدينة مارابيث السويسرية في مارس 2008 م

أفتتاح متحف للمراكب الفرعونية فى قرية الفرعونية

في منتصف يوليو الماضى تم إفتتاح للمراكب الفرعونية بالقاهرة الفرعونية فى سيعرض المتحف نخامة مختلفة يرجع عصرها للأسر الفرعونية مثل (مركب رع) التى



م طريقها إستطاع الفرعون أن يعبروا المحيط الأطلنطى (ومركب خوفو) والتى تظهر فيها مهارة الفراعنة فى البناء (ومركب الشمس) الخاصة باللك توت عنخ أمين حيث ترتبط قسماً بفكرة البحث والخلاص كما ستعرض مجموعة كبيرة من السفن الأطلنطية الخاصة بالصيد والسيارات (ومركب ثاسوس) منطقة "صمداوى" المصرية أهم مناطق تواجد الدلافين عالميا

أنهى قطاع المحميات الطبيعية بمحافظة البحر الأحمر من أعاد خطة التعاون مع القامرين على سياحة الغطس بالمنطقة الجنوبية شملت تقسيم "صمداوى" التى تعتبر أهم مناطق تواجد

الدلافين في العالم بمرسى علم إلى 3 مناطق وصرح أمين مفيد بغير قطاع محميات البحر الأحمر بأن :-

المنطقة الأولى :- تكون منطقة حماية محفلة و لا يسمح فيها بأي أنشطة الغوص المنطقة الثانية :- يسمح فيها بحركة الشنات الصغيرة وتحديد قيمة مالية تبلغ 105 جنيهات للفرد في اليوم الواحد بغرض إيجاد موارد مالية لإدارة البيئة بالحماية . المنطقة الثالثة :- تقليل أعداد السياح وقصرها على سياحة ذات مستوى ثقافى ومادى مرتفع حيث تم تحديد أعداد الزائرين يوميا بعد 200 سائح في مجال الغطس والسونو كل معا . مع رفع العيى القلائى بزيارة الحماية .

مكتبة الإسكندرية واللوحات والتماثيل النادرة

وافق د/ زاهى حواس على عرض مجموعة كبيرة من القطع الأثرية النادرة بمتحف المكتبة لعين الانتهاء من أعمال تطوير المتحف اليونانى الرومانى بالإسكندرية والتى تستمر لمدة عامين تضم تماثيل رخامية نادرة اكتشفت عام 1936 م داخل معبد سيدي بشر ويشال بطونة مائدة وتمثالان للاله لأوريس ...



كما تلقت مكتبة الإسكندرية لوحة فريدة تضم آيات القرآن الكريم للخطاط محمد ابراهيم - مؤسس تحسين الخطوط بالإسكندرية - مكتوبة بالخط الفارسي الفايوزى الذى يعد من أصعب الخطوط العربية . وكانت اللوحة من مقتنيات الملك فاروق الأول الذى حصل عليها بدوره كإهداء بمناسبة العيد التاسع لجلبوسه على العرض عام 1945م

أرقام سياحية هامة

- أكد زهير جرانة وزير السياحة في لقائه مع أعضاء جمعية الأعمال المصرية اللبنانية أن 9.1 مليون سائح زاروا مصر حقوقاً بخلاف بلغ 9 مليارات و 800 مليون دولار خلال عام 2006 م - كما سجلوا 89 مليون ليلة سياحية . - تم إصدار تراخيص لإنشاء 127 شركة سياحية و يتم إنشاء 175 ألف غرفة في الفنادق والفرف السياحية مع إضافة فرف أخرى - زيادة التفوق السياحى لمصر بسبب الأمن والاستقرار و طبقاً لآخر التقارير الاقتصادية ارتفع إلى ما يزيد عن 25% إلى 27% سنوياً - باريس التى تضم الحسبة المصرية فى مساحة الكونكرت و ومتحف لندن الذى يضم حجر رشيد المصرى و متحف براين الذى يحتضن رأس الجيلة نقرتيتى الفرعونية المصرية أيضاً - هذه المتاحف والعالم يزورها أكثر من 300 مليون سائح سنوياً ... ولا تغلى !!!

دبى التى لا تفتتق مقومات مصر سياحياً تتخطى 15 مليون سائح بحلول 2010 !!!

السياحة عنصر أساسى لنهضة مصر إقتصادياً وتحقيق ذلك لابد من تدعيم الثقافة والسياحة محلياً وعالمياً مع وصى الاعلام حيث أنه مازال الغرب في أنفهامهم صورة مصر التى تتمثل في الجمل والهرم والأصحرا فنحن بحاجة إلى إعادة هيكلة (معاملة) بالسياحة مع إدراكنا لقيمة ومكانة مصر الحقيقية ... الأثرية والسياحية .



لا شتاء في هونغ كونغ عام 2050

أكد رئيس هيئة الأرصاد الجوية في هونغ كونغ أن التغير المناخي العالمي قد يؤدي إلى انقطاع فصل الشتاء عن هونغ كونغ بحلول منتصف القرن الجاري وقال مدير هيئة الأرصاد أن عدد الأيام التي تتعدى درجة حرارتها الكبرى 28 درجة مئوية صار أكثر مما كانت عليه قبل 30 عاماً . ويؤكد أن درجات الحرارة ستزحف في بلاده بمقدار درجة مئوية خلال العشرين سنة المقبلة .

حكمة العدد في الحياة أن تعرف كيف تستمتع بها قليلاً وأن تتحملها كثيراً

نصائح لك إمرأة



أفكار رهيبة ونصائح ذهبية لمنزلك

- الصوف ممتاز لتلميع الفضة
- ضعي معجون الأسنان في القالب الموجود في حائط المنزل وضعيهما
- تجف ثم ادعني فوقه
- تنظيف مرايا الحمام والحفاظ عليها صافية من الضباب
- نظفها بمعجون الحلاوة
- ضعي بعضاً من حبوب الأرز داخل الملحمة حتى لا يتجمد الملح في أيام الربوطة
- زيت الطبخ ينظف الشحم الأسود من الديدن إتركه قليلاً ثم أفركيه
- إزالة الرائحة من الأضحية ضعي قليلاً من كربونات الصودا في قطعة قماش نظيفة واربطي الأطراف بقطعة مطاط ضمني واحدة في كل حذاء حتى الصباح
- ضعي الشمع في الفريزر قبل تشميله حتى لا تذيب بسرعة
- أفركي بقعة أصداً ببطاشير ثم إسجعي بمشيدل أو قطعة قماش ناعمة
- الجوارب القطنية ممتازة للتلميع والتنظيف من الغيرة البسي واحد في يدك وإمسعي الغيار
- إذا سحاب الفستان لا يبقى قفلا رشه بقليل من سبراي الشعر وسيبقى مقللاً طوال اليوم



إزالة رائحة دهان الحائط بسرعة إخلطي ملعقة كبيرة فانيلا في كل 4 اكواب من الدهان أو قلمي بمسحة قلمًا كبيرة وادقها وتضعيها في وعاء به ماء بارد في الغرفة التي تدهن.

المنع والحفظ

الطبخ والخبز : الملح والتفافة يساعد على إزالة الجند الميت وتنشيط الدورة الدموية وذلك بفرط الككتين والكويين والبروتين والخلط بالخلط الحشن قبل الحمام الدافئ فهو يساعد نغومة بشرتك

الطبخ والخبز : ساعد على إزالة الجلد الميت وتنشيط الدورة الدموية وذلك بشر قليل من الملح على قطعة قماش مبللة بالماء الدافئ ثم إفركي بها جيها برفق وبلطف ثم ضعي كريمًا مرطبًا مناسبًا لبشرتك

الطبخ والخبز : أغسسي بشرتك بالماء ثم ملح الطعام إفركي بها أسنانك ثم تمسحني بعد ذلك بالماء البارد وذلك لإزالة أي أثر للمواد عاقلة للألوان وذلك مرة واحدة في الأسبوع مع الإحتراس من خدش الملح بالماء

الطبخ والخبز : لكي تحتفظي بأظفار قوية وجيدة وصحية إمزجي ملعقة صغيرة من صغار بيضة جيداً ثم ضيفي إليها ملحاً قليل من الملح والخل وإفركي الخليط جيداً. إركبي أظفارك جيداً وإتركي المزيج لمدة نصف ساعة ثم إشطلي أصابعك جيداً بالماء البارد والمخ (مرة كل أسبوع)

الحل الذهبي لإزالة السموم من الكويين والكويين



1 - سحني زيت زيتون على وجهك ثم إتركيه 15 دقيقة ثم اغسلي وجهك بالماء البارد وإفركيها بالليمون وقيل من الملح ثم إغسليها وكويها إلى أن يفتحي الإسمار على الأقل استخدموها مرتين في اليوم

2 - ليمونة مع قليل من زيت الزيتون وتبليل القطنية في الزيت والليمون وتليكي بها الجسم

خسبوات سهلة للمحافظة على صحة وجهك وجمال يديك

• مرة واحدة في الأسبوع إترقي يديك في زيت الزيتون الدافئ الذي فيه قد أنبتت كبسولة واحدة لقيانين هـ قبل البدء وذلك لمدة ثلاث أسابيع

• كل صباح مرري قطعة ليمونة مفصلة زيت الزيتون على يديك وأظفارك حيث تضمي قطعة الليمون في ثلاثة ملاحق زيت الزيتون طوال الليل

• دلكي يديك بالمرايزين أو ببعض الحليب الحار

• حاولي تناول الطعام الغني بالكاليسيوم وكذلك الأسماك (فيتامين ج)

• بعد تناول الخضروات أغسلي يديك بالماء البارد دين الصابون أن عصائر الخضروات والليمون تحتوي على الأحماض المفيدة ليديك وأظفارك

• لتقوية أظفار يديك أغسسي يديك والحليب المضاف إليه الجيلاتين الدافئ

جنوب سيناء أنقى هواء في العالم

دراسة عالمية أكدت أن محافظة جنوب سيناء تتمتع بأنقى هواء في العالم وأقل معدل تلوث حيث تصل نسبة الأكسجين في المنطقة الساحلية بالمحافظة إلى 92% في حين بلغت نسبة ثاني أكسيد الكبريت وأول أكسيد الكربون 2% وهذه المعدلات غير مسجلة في أية منطقة أخرى في العالم .

هيمسات -

- ملحق الكلام يجب أن يخضع لخطق الواقع .. أحياناً .. لا أحياناً .. ويسدون الوحي
- المرح كالمجنون : فترة تأليب وتهديب وأصلاح !!
- يدفن البسطة في القبر ويدفن العظام في كتب التاريخ .
- ثراء العقل - غالباً - ما يلازم فقر الجيب ، والعكس صحيح !

نوع جديد من الملابس ترافق صحة مرتديها

أعلنت مجموعة من العلماء الأوروبيين عن تطويرهم نوعاً جديداً من الملابس التي يمكنها مراقبة صحة مرتديها وذلك بوجود مجسات بها ترافق سوائل الجسم مثل الدم والعرق .

فالمبدأ الرئيسي من تلك الملابس هو إستخدامها في الإطمئنان على صحة المرضى في المستشفيات أو المصابين بأمراض مزمنة بالإضافة إلى الرياضيين الذين يتعرضون للإصابات .

الأبراج والحب

برج العذراء (23 أغسطس - 22 سبتمبر)

يولي مولود العذراء الفاتح الشرائع إعتاشاً كبيراً فالحب عدة لغز عليه أن يكشفه كما أنه يفكر كثيراً قبل أن ينجذب ويتعلق مع إنساناً ما والواقع أنه أدم ما يميزه لذلك يجد صعوبة كبيرة في إقامة علاقة به عابرة لأنه يحتاج إلى وقت طويل ولإهتمامات غير عادية لكي يحب فعلاً .



الرجل العذراء وموقفه مع المرأة

هو إنسان مميز يحب للآخرين ، كريم ، متطوع دائماً لتقديم العون والمساعدة مراقب من طائر الأكل يهتم بالتفاصيل الصغيرة للمرأة التي تواجه مشاكل ومصاعب في حياتها ستجدد من الرجل العذراء حلأ لشاغلها كما أنه يتميز بالثبات وموضوعية الواقعية .

أطراف العذراء وموقفها مع الرجل

تنب الطبيعة وكل ما في الحياة من أشياء ملهوبة ومصمومة بحكم واقعيتها ليست من النوع الضعيف الذي يتعلق بالرجال تعلقاً كلياً تنظر إلى الزواج على أنه إختيار له صفة قانونية تبين اثنين وعلى كل منهما أن يحترم هوية الآخر المصقة أما في حياتها فكلها الزوجية فهي تذل قماري جدها لكي يصبح أطفالها بيتها مزار إعجاب الناس وتقديرهم

تسالى

	3	13			
	11	5			
64	14	7	16	17	9
72	2	10	19	18	15
			4	12	
			20	6	

حل مسابقة العدد السابق

أذا خضعت المرأة صوتها فهي تريد منك شيئاً وإذا رفعت صوتها فهي لم تأخذ هذا الشيء ..

تبرأه شو ..

من الضربون أن تتردد فإذا كانت زوجة صالحة فقمعها مسعياً وأما إذا كانت زوجة سيئة فستسبح فيلسوفاً ..

مطرا

في كل مرة خدع فيها إنساناً أغفله مقداً تركانه لتبديل ..

الكاتب الأمريكي مارك توين



الهندسية للحاويات

ش.م.م.

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعليق والتستيف والنقل والتشفيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشيؤين الحاويات الفارغة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب : ٢٢٠ سيدي جابر - الإسكندرية

تاريخ التحويه

دكتور ريان/ مدحت خلوصى مستشار القانون البحرى بيميناء جدة الإسلامى

إن التطور فى مجال النقل البحرى الذى نلمسه الآن يرجع تاريخه إلى تاريخ التحويه. عندما أنشأت الحاويات أحدث ثورة فى مجال النقل كما كان لها أثرها على اقتصاديات النقل، ويرجع تاريخ هذه الثورة إلى عام 1956 ميلاديه حيث بدأت هذه الثورة على يد رجل يدعى Malcom Purcell Mclean هذا الرجل الذى أطلق عليه "أبو التحويه" ويرجع إليه إنشاء حاوية النقل المعدنيه التى حلت محل نقل البضائع مجزئه. وقد أحدثت عملية نقل البضائع داخل الحاويه ثورة فى نقل البضائع حول العالم



مكثين "أبو التحويه"

هو هو Malcorn Mclean ؟ وماهو ناوله هذا الرجل؟ وماهى خلفيته العلميه؟ وماهو تاريخ التحويه؟ اسلمه كبريتة نقرة لا استغناء عنها.

ولد مكثين عام 1913 فى بلد يقع شمال كارولينا تسمى Maxton . ولم يكن مكثين جامعياً كما لم يكن حاصل على درجة علميه عاليه بل لم يتعدى تعليمه إنهاء التعليم العام. كان مكثين يعمل بمحطة خدمة وقود، أى عامل بترولين تقع بالقرب من بلدته Maxton . وفى عام 1934 استمتع مكثين بترفيه مبلغ من المال يكفى لشراء سيارة بعد مبلغ \$120 دولاراً أمريكياً، كان هذا الترفيه هو أول عهد مكثين بالنقل. ولم يتاحده مع شقيقته "كلارا" وشقيقه جيم إنشاء شركة نقل تحت اسم Mclean Trucking co . فى عام 1934 أثناء الكساد الكبير الذى ساد آن ذاك بدأ مكثين نقل براميل التبن الغاريه على سيارة النقل.

فى ذات يوم فى عام 1937 أثناء جلوس مكثين على الرصيف فى الميناء ينتظر بدوره لتفريغ محتويات عربة النقل الخاصه به يراقب عمليات الشحن على السفينه وكيف تتم هذه العمليه والوقت الذى تستغرقه وشعوره بالملل بسبب بطئ عمليه الشحن خضره له فكره تعجل من عمليه الشحن كانت هذه الفكره هى نقل مغطوره عربه النقل ذاتها على السفينه ونقلها من السفينه إلى الرصيف واذاً يفكر ويجرى حسابات حول هذا العمل. فالت هذه الفكره فى رأس مكثين حتى عام 1955 .

فى عام 1955 باع مكثين شركة Mclean Trucking مقابل 25 مليون دولاراً أمريكياً، وانتقل إلى نيويورك واشترى شركه "بان لاتنتيك النقل البحرى" بمبلغ 7 مليون دولاراً أمريكياً. تلك الشركات كانت فرعاً لشركه Waterman Steam Ship . وقد كانت شركه Waterman Steam Ship قد تملك بأن لاتنتيك التى تحتوى على أربعة سفن فى عام 1933. اتصل هذه السفن فى النقل الساحلى بينما بقيه شركه Waterman كانت تعمل على خطوط البحرية .

فى عام 1955 اشترى "مكثين" جميع شركه Waterman التى تشمل بان لاتنتيك، وخليج فلوريدا. وفى عام 1956 اقترض مكثين 22 مليون دولاراً أمريكياً من البنك واشترى ثلثتى بترول كانت قد بنيت خلال الحرب العالميه الثانيه وأرسلها إلى ترسانه Bethlehem Sparrows Point .

كانت فى رأس مكثين فكره بالنسبه لأنواع مختلفه من المغطورات إحدى هذه الأفكار هى فكره المغطوره التى تغلف من سيارة النقل على الرصيف فى الميناء ، ثم يتم رفع المغطوره



بواسطة رافعات لتوضع على السفينه وعندما تصل السفينه إلى مقصدها ترفع من السفينه بنفس الطريقه . كانت أول ناقلة بترول بعد تعميلها تسمى Ideal X أبحرت من بالتيمور فى أواخر عام 1955 لبدء سلسله تجارب إبحارها لتحتمل على شهباء بصلاحياتها الملاحه بواسطه مينه التصنيف الأمريكى (امريكان بيواف شيبج) وسلاح الحدود الأمريكى الحدود الامريكى بعد إضافة السطح الذى يستعمل عمليه مغطورات النقل .

اما الناقه الثانيه فسميت Almena التى دخلت الخدمة فى ربيع عام 1956 . فى 26 أبريل 1956 زود Idealx بأربعه رفعت 8 متطوره المونيو (35 قدم) من الناقله . كانت الحاويات تستقل على السطح الإضافى للسفينتين Idealx و Almena . ويتم ربطها فى السطح مباشره مع توضع حاوية فوق الأخرى . بعد خمسة أيام أبحرت Ideal X ميناء Newark ، وبويعبرسى قاصده هوبستون تكساس حيث كانت هناك 58 مغطوره فى الأنتظار لتفخذ فى صندوق معدنى إلى مقصدها الأخير . كانت هذه بداية ثوره السفينه .

كانت Idealx و Almena يتبارزان خدمه النقل الاسيوييه ميناء Newark إلى ميناء Houston كان ثلثه الحاويات أثيرها على خفض نفقات النقل وكان لذلك أثره على الاقتصاد العالمى. فى عام 1956 كانت أغلب البضائع شحن وتفرغ باليد . فمنازلها بواسطه عمال الشحن والتفريغ وكانت تكلفه عمليه المناولة اليدويه أن ذاك هى \$5.86 للطن . اما بعد استئصال الحاويات أصبحت تكلفه 16 أستمائة فقط لكل طن من الشحن على السفينه . فى أكتوبر 1957 بدأت أول سفينه حاويات فريده كاملاً بالخليج وحلاتها المنتظمه للعمل بين نيويورك - فلوريدا- تكساس كانت سفينه THE GATE WAY قادره على حمل شحنة كامله قدرها 226 حاويه.

"بان لاتنتيك أصبحت سى لاند" فى عام 1960 أقر "مكثين" إنه قد أن الأوان لحالة شركته بأن لاتنتيك وإشارته المميزه إلى التقاعد وأن يصيح اسمها الجديد Sea land Service إلى ذلك الوقت كانت الشركه تشغل سفنها على خطوط تعمل على نقل الحاويات بين شرق الولايات المتحده وسواحل فلوريدا ، حتى عام 1960 كان تطور سوق الحاويات بطيئاً لعدة أسباب أولا أنه حتى أواخر عام 1960 لم يكن لدى الكثير من الموانئ رافعات قادره على رفع الحاويات من وإلى السفينه ذاك كان له أثره على طيى التطوير فى سوق الحاويات. هذا بالإضافة لعدم وجود نمط الحاويات فى أكثر من 1960 عام. فمكثين اجتماعياً لمناقشه موضوع النظره المتقدمه للتجويه وقام مكثين وموظفيه بتطوير فكرتهم عن النقل بالنظر إلى الفلسفه التى من أجلها دخل هذا النظام .

وفى الصيف الثامن من الستينيات قدمت Sea land service فكرة جديده هى فكرة تسليم الحاويات من الباب إلى الباب أى انه بعد النقل البحرى تنقل الحاويه على شاسيه من اقليم إلى إقليم .

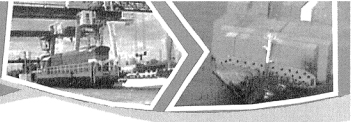
رأى مكثين أن التطوير فى صناعة الحاويات يكون عن طريق وجود نمط الحاويات وهذا من شأنه تطوير صناعة النقل كلها. كما أن التجميع يساعد على النقل متعدد الوسائط . وفى ذلك نجد أن فكرة مكثين كان لها أثراً على تطور النقل متعدد الوسائط .

فى تلك الأيام قام التنافس بين سفن البضائع وسفن الحاويات من حيث السرعة حيث زادت سرعات سفن البضائع بين 19-21 عقده ساعة جعل مكثين يقرر إدخال 8 سفن سريعه جدا (SL-7) تصل سرعتها 25 عقده . هذه السفن السريعه ينبغي أن ترتبط بموانئ متطوره قادره على تداول السفن خلال 24 ساعة والا أنتقت الفلسفه التى من أجلها دخل هذا النظام .

مرحلة تطوير الروافع

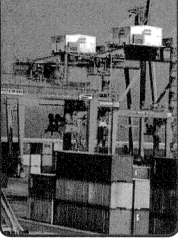
سبق أن ذكرنا عاليه أن السفن السريعه ينبغي أن ترتبط بموانئ متطوره كما أن فلسفه فكرة الحاويات هى سرعة تداول البضائع لذلك كان لابد من بناء روافع قادره على حمل إقتال كبيره وسريعه حتى لا تمكث السفينه فى الميناء وقتاً طويلاً وبالتالي تحقق التحويه الغرض الأساسى منها وهو السرعة. وبمشكته الرافعه أنها أثارت عليه مناهله البضائع تؤدى حركتين حركه رأسيه ثم حركه أفقيه أو العكس وبعد الانتقال من حركه إلى أخرى تحدث أرجحه للنقل المعلق على الرافعة مع الأذى فى إعتبار نقل الحاويه يتسبب خطر سقوط الحاويه بسبب "الأرجحه"

تاريخ التحويه



بيع مجموعة Maersk Sea land

في عام 1999 تملك مجموعة مرسك شركة "مكثين" سي.لاند وقد كانت لمجموعة مرسك أرصفتها بميناء روتردام - زادت رحلات سفن الحاويات من وإلى ميناء روتردام، كما عملت مجموعة مرسك أيضاً على رفع سرعة سفن الحاويات من 4500 حاوية مكافئة إلى 6000 حاوية مكافئة في عام 1996، ومنذ ذلك التاريخ بدأت شركات النقل البحري الأخرى تحذو حذو مجموعة مرسك للوصول إلى سعة 10000 حاوية مكافئة (TEU) لكل سفينة.



لم يكن لمجموعة مرسك أثرها في زيادة سعة سفن الحاويات فقط بل كان لها أثرها أيضاً في النشاطات في عدة مجالات بميناء روتردام بعد أن تولت مجموعة مرسك شركة Sea land تولت أيضاً P&O Nedlloyd أكبر أهم عميل الحاويات في ذلك الوقت في عام 2005.

خلال الفترة من 1966 حتى عام 2006 أي خلال الأربعين عام مرت حوالي 85 مليون حاوية (30 مليون حاوية مكافئة TEU) خلال ميناء روتردام، وفي عام 2006 أصبحت مجموعة مرسك Maersk Line تعرف بأكثر مكثف في منطقتي الشرق الأوسط والشرق من "منهاتن" في عام 2001 عن عمر يناهز 87 عام.

لذلك ظهرت الحاجة إلى نوع من الرافعات يمكن معه السيطرة على الفترة الزمنية "للأرجحة" حيث تم ذلك بإنشاء رافعة خاصة بنقل الحاويات يمكن معها تقليل "الأرجحة" حيث حدث من اتساع الأرجحة وفصلها إلى 12 بوصة فقط (30 سم) بمعدل زوايا مسافة الأرجحة الابتدائية عند الانتقال من حركة الأخرى لا تتعدى 12 بوصة (30 سم) ثم تنخفض إلى الربع خلال خمسة ثواني وقد أنشأ هذه الرافعة Paceco وزودها بقاطرة Split trolley يتنقل منها ولكن يحتوي على عدد 6 بوابية تمر خلال 6 أطراف من الحبال ويتحرك القاطرة على قضبان - وقد أنشأت هذه الرافعات لتتعامل مع السفن السريعة التي أدخلها مكثف إلى الخدمة والسابق لكرها عليه بكثير من هذه الرافعات ظلت تعمل لأكثر من ثلاثين عاماً إعتباراً من السبعينيات وقد أدخلت عليها تعديلات في الثمانينات.

وصول الحاويات إلى أوروبا

في 3 مايو 1966 وصلت سفينة الحاويات Fair land إلى ميناء روتردام لأول مرة، وفي ميناء روتردام شحنت السفينة وفرت حاوياتها (35 قدم) بواسطة رافعتها الذاتية، بالاشتراك مع ثلاث سفن أخت (sister) جميعها سعاتها 226 حاوية، كانت Fair land تعمل أسبوعياً بين شمال أمريكا وشمال غرب أوروبا، وبعد عشر سنوات بدأت التحويه في أوروبا من روتردام حقيقة كانت ميناء روتردام من البداية أكبر ميناء حاويات في أوروبا، وبعد أربع سنوات أصبح ميناء روتردام - أكبر ميناء في العالم الشحن جميع أنواع البضائع - لم تكن Service Sea land مكتشفة للحاوية فقط كما لم تكن أول شركة تنقل الحاويات عبر المحيط الأطلسي وإنما كانت أيضاً أول من شحنت سفنها بالحاويات فقط وبدأت تنمو في مجال خدمات نقل الحاويات كان منس ميناء روتردام في ذلك الوقت هو F. pothuma الذي رأى الوضع الضخم لبضائع الحاويات فأشاد علاقة حسنة مع Mclean منذ عام 1963 وأكد على ضرورة إنشاء بنية أساسية لتبادل الحاويات، وكانت نتيجة العلاقة الصلة مع شركة Sea land service التي تطورون في عام 1966 أن أصبح ميناء روتردام مركزاً للنشاط الأوروبي كما أصبح أكبر عميل الحاويات وأول ميناء إيتيديد Outo mated

منارة العلم

إهداء إلى الأستاذ الجليل
الدكتور / أحمد عبد المتصف محمود
بقلم الدكتور / أيمن النحراوى

أبها العلم بمقدرة من الله جل جلاله كم أضحت عقولاً وأثبت برهاناً معارف وعلوم تحيا بها الدنيا تقيم حضارة ودولاً وتزدهر أزماناً أوصانا رسول الله في طلبك فسعيناً نستزيد في كل ميداناً قد ضم محرابك من العرب سنداً أبدوأ فكاراً ومعارف ترقى بذنابنا هذا ابن سينا وابن رشد والمرآزي والخورزمي والقرطبي وابن حياناً في ساحات العلم كانت صولاتهم فاعترفت لهم الدنيا تقديراً وعرفاناً فخرنا أجدادنا وعلى خطاهم نسير وننهل من العلم سقياناً ولقد حياناً الله بعبوده معلماً جليلاً ذاك أهدد منصف علماً وإيماناً هو في بحار العلم منارة شامخة تهدى بنورها سفناً وركباناً جيل بعد جيل يحفظ قدره فقد سطر للقلل البحري علماً وديواناً أكاد أرى الأديسى يثني عليه وابن ماجد يحييه من سواحل عماناً كم أبهرت للعرب فلك مشرعة لكل حذب وصوب تجارا وريانا من مالقا والملايى والهند شمرعة الحريز والخرف والتوابل ميزانا وفى البحار الحارط كم مخترع تهابه إلى سائر الأصقاع ومرفأها مرسانا فالله مجريها ومرسبها هو الرحمانا

أبو اللوجستيات

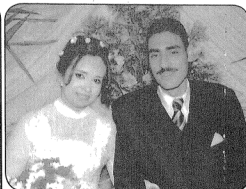


في اطار فعاليات المؤتمر الدولي الاول للقانون البحرى الذى نظمته الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا وبحضور ومشاركة اساتذة وخبراء النقل البحرى من مصر والدول العربية الشقيقة تم تكريم الأستاذ الدكتور أحمد عبد المتصف محمود عميد معهد النقل الدولى والوجستيات وجمع الحضور على اطلاق لقب أبو اللوجستيات تكريما لدور الدكتور منصف فى خدمة النقل البحرى المصرى والعربى وكذا لك دوره فى ريادة نشر المفاهيم الحديثة فى النقل الدولى والوجستيات . فى هذا الاطار قام الدكتور / أيمن النحراوى بإعداد والقاء قصيدة عصماء واهدائها إلى أستاذة الجليل تقديراً واعتزازاً وعرفاناً

مجمع إنترناشيونال



العريس/ هيثم العروس/ سلمى ألف مبروك



أسرة المجلة وجميع العاملين بها يهنئون الزميلة ولام حمزة لثفافها على الأستاذ/ محمد أميبوه عباس وألف مبروك



الشركة الدولية للخلاصة والشحن يحتفلون بزفاف الزميلة لجلال أحمد صغاري على الزميل حازم نجل اللواء عبد السيد محمد بقرع الشركة بورسعيد وذلك في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء وأسرة المجلة تهنئ العروستين وأسرتهما



من الحاج إمام يوسف بقطاع النقل البحري للأستاذ/ إبراهيم الدسوقي وعروسه رشا الجعفري بمناسبة زفافهما السعيد



تهنئة من الزملاء بشركة أميرال للعروستين بمناسبة الزفاف العريس/ هاني سمير متطاوى العروس/ مديحة يسرى عبد التواب



العريس/ صالح العروس/ فاطمة ألف مبروك

ألف مبروك النجاح



ندى بدوي أحمد



إيمان أحمد محمد



أميرة أحمد محمد



مصطفى وأمل يسرى حفيد اللواء بحري أحمد يلدي بمناسبة عودته من الغربة مع جده



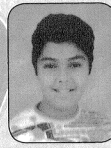
العريس/ سماح محمد عبد اللطيف العريس/ أحمد محمد عبد الحميد



نسمة محمد



أحمد عادل العاصي



محمود حسن عبد المقصود



معاذ أحمد محمود



أسامة محمد عبد العزيز

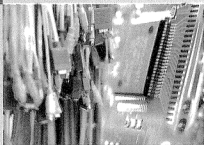
عبد الوهاب



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والنقل



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world



Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabiya Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

